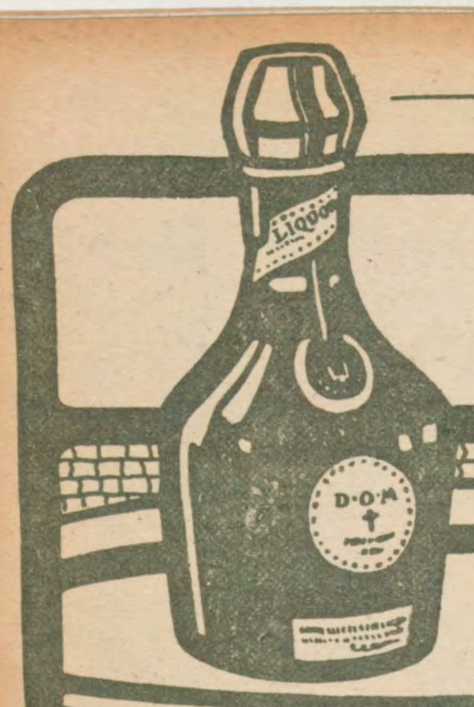
16e Année. — N° 791. Numéro double : UN franc. ÉTRANGER : 1 FR. 50. 15 Novembre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

Le Style dans tous les Sports

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



LIQUEUR BÉNÉDICTINE

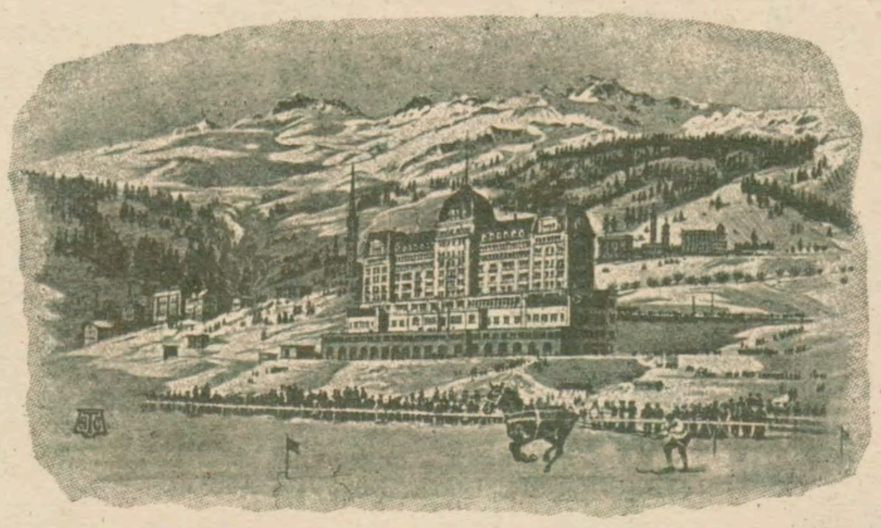
S^T-MORITZ-DORF

(Suisse)

SAISON D'ÉTÉ ET D'HIVER

Grand Hôtel St-MORITZ

MAISON DE FAMILLE DE PREMIER ORDRE



SITUATION EXCEPTIONNELLE POUR TOUS SPORTS

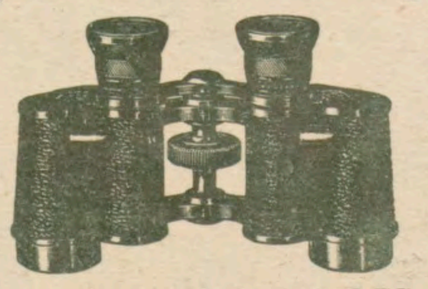
SPORTS d'HIVER :: SÉJOUR PARTICULIÈREMENT RECOMMANDÉ POUR LES FÊTES DE NOËL ET DU JOUR DE L'AN

OUVERTURE DE LA SAISON D'HIVER : FIN NOVEMBRE

LA PREMIÈRE HUILE DU MONDE

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIER:
BANDAGES CURATIFS BAS-VARICES
LE GONIDEC, 24, Rue Rambuteau, PARIS

Busch



EN VENTE chez tous les OPTICIENS

Principaux dépositaires à Paris :
HAZEBROUCQ, 16, rue de la Paix
JOURDAN, 107, rue Lafayette
TISSOT, 33, avenue de l'Opéra

Jumelles à prismes de campagne, marine et théâtre

Grossissement 3 1/2 à 18 fois. Volume réduit. Grande clarté

GRAND PRIX BRUXELLES 1910. — Catalogue gratis franco sur demande à

Emile BUSCH, Société Anonyme, 127, rue de Turenne, PARIS

Rathenow, Londres, Berlin, Hambourg, Vienne, Buenos-Ayres

OCCUPEZ-VOUS D'APICULTURE

La récréation la plus lucrative et en même temps un moyen certain d'augmenter vos récoltes.

Lisez le **Manuel d'Apiculture Weber 1910**, le plus complet pour les soins à donner aux abeilles, envoyé *franco* contre 2 fr. en timbres-poste adressés à R. GARIEL 2^ter, Quai de la Mégisserie PARIS

VOITURES DE PROMENADES
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille, PARIS (VI^e)
TÉLÉPHONE 818-67

Catalogue franco

16e Année — N° 791. Numéro double : UN franc. 15 Novembre 1913.
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boulevard des Italiens.

VIE AU GRAND AIR

SOMMAIRE

LE STYLE? EN QUOI CONSISTE-T-IL? par *MM. RENÉ DE KNYFF, DUVIGNAU DE LANNEAU et le Sénateur REYMOND.*
MOUVEMENTS INUTILES, par *GEORGES LE ROY.*
LE STYLE EN AUTOMOBILE, par *GEORGES BOILLOT.*
LE STYLE AERIEN, par *MARC POURPE.*
DIVERSITÉ D'ATTITUDES DANS LE STYLE.
LE STYLE GYMNIQUE, par *GAUDIER.*
LE STYLE CYCLISTE, par *LUCIEN PETIT-BRETON.*
LE STYLE EN COURSE, par *JEAN BOUIN.*
LE RUGBY, par *JACQUES DEDET.*
SAUTER? MAIS COMMENT LE BIEN FAIRE? par *GEORGES ANDRÉ, FRANQUENELLE et MARQUELET.*
LE STYLE DANS L'EFFORT PHYSIQUE.
LE STYLE EN BOXE FRANÇAISE, par *CHARLEMONT.*
LE STYLE EN ROWING, par *ALEXANDRE LEIN.*
LE STYLE AU TENNIS, par *Marguerite BROQUEDIS.*
LA VIRTUOSITÉ A L'ARME BLANCHE. par *L. MÉRIGNAC.*
LE STYLE A CHEVAL, par *MOLIER.*
LE STYLE CHEZ LES JOCKEYS, par *RENÉ RIONDET.*
LE KNOCK-OUT DE STANLEY KETCHELL PAR JACK JOHNSON.
« LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA VIE AU GRAND AIR. »
BOILLOT REMPORTE NOTRE COURSE DE 500 MÈTRES.
POURQUOI JE VOLE LES ROUES EN L'AIR, par *M. CHEVILLIARD.*
HAUT LES AILES! par *MARC GOUVIEUX.*
CHEVILLIARD VOLE LES ROUES EN L'AIR.
LE CHAMPIONNAT DE REPTATION.
LE DIMANCHE D'AUTEUIL.

LE STYLE ? EN QUOI CONSISTE-T-IL ?

PAR MM. RENÉ DE KNYFF, DUVIGNAU DE LANNEAU ET LE SÉNATEUR REYMOND.

Du mot « style » appliqué au sport, la définition est en soi fort simple, semble-t-il. En principe, le style, envisagé sous sa signification usuelle, est la façon particulière par laquelle l'écrivain exprime sa pensée, traduit ses sensations mentales, et la forme écrite qu'il leur donne ainsi constitue une des faces de sa personnalité. Le style se retrouve dans la facture du musicien, dans le modèle du sculpteur, dans le coup de pinceau du peintre.

Dans le domaine de l'intellectualisme exclusif, où le mot a trouvé son application première, le style intervient avec le sens créateur, observateur ou critique, pour fixer la manière personnelle de l'artiste.

Avec l'évolution sportive l'usage du mot « style » a dépassé les limites dans lesquelles l'enfermait sa signification originelle, et, par une adaptation qui s'explique parfaitement, il est entré dans le cycle du langage sportif, car le sport, par les vocables, — plus ou moins heureux, d'ailleurs, — qui lui sont spéciaux, a bien un idiome particulier.

Qu'est-ce que le style en matière de sport ?

On peut proposer, sans insister pour la faire prévaloir, cette définition générique qui a au moins l'avantage de répondre au sentiment simpliste populaire : « le style est l'expression apparente de l'effort ».

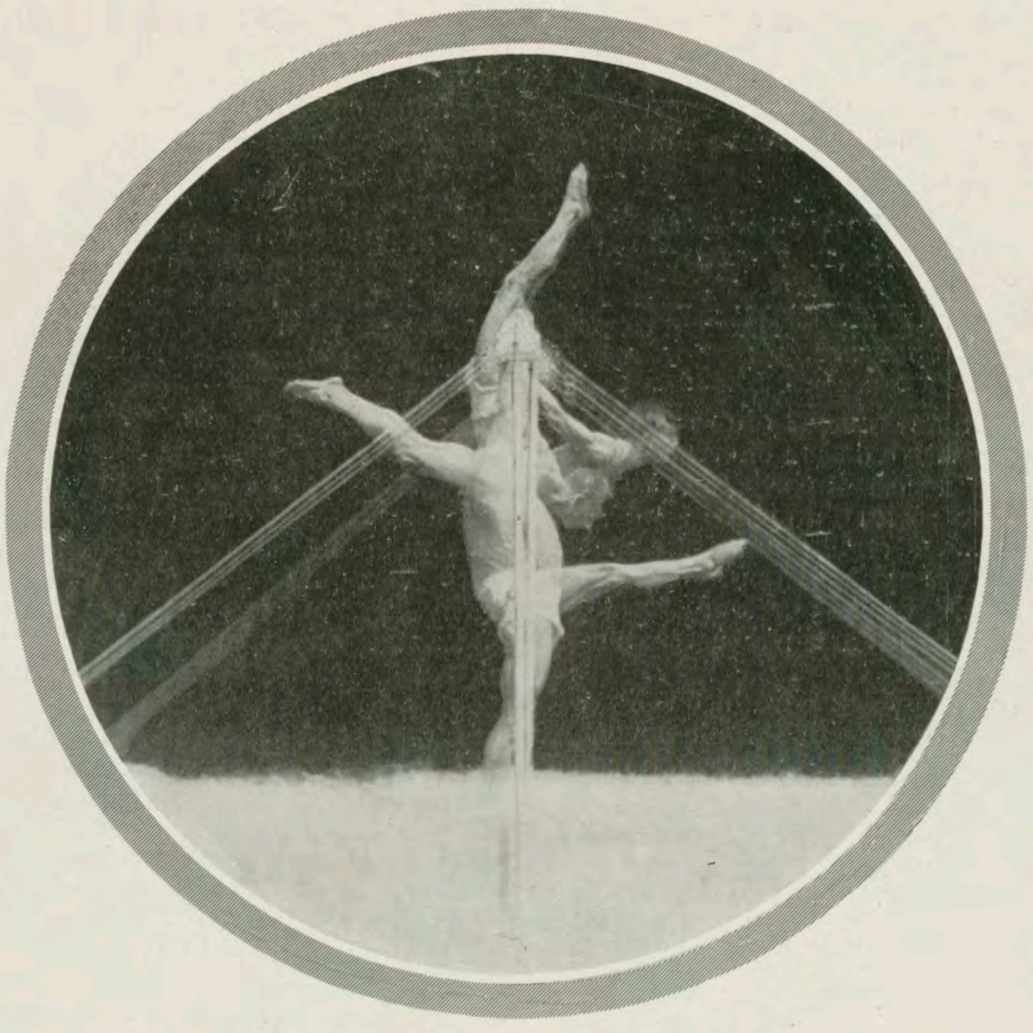
Si, dans les manifestations de la pensée, pour que l'artiste soit complet, il y a la liaison étroite entre l'originalité, la puissance de la conception et le style par lequel il les traduit, il n'en va pas strictement de même en matière de sport, puisque le résultat brutal passe avant tout et qu'il n'est tenu compte que platoniquement de l'inélégance avec laquelle ce résultat a été obtenu.

Le style sportif se retrouve dans les mouvements les plus variés, et quelquefois aussi, les plus contradictoires. Il intéresse la gamme complète des gestes, depuis l'effort athlétique violent jusqu'au mouvement mesuré, calculé, réglé, par quoi ce même effort dosé n'entraîne que la stricte dépense d'énergie qui convient aux circonstances dans lesquelles on en a besoin ; ni plus, ni moins. Peut-être pensera-t-on que ce n'est pas là ce que l'on peut appeler réellement du « style », qu'il s'agit plutôt d'une possession complète de la technique d'un sport et conséquemment de l'art de s'en bien servir ? Oui, si on ne voit dans le style de l'homme de sport que l'élégance mécanique, l'élégance impressionnante des mouvements. En réalité, et si l'on voulait simplement répondre à la conception du grand public, il ne faudrait pas envisager le style autrement que par la sensation que procure inévitablement la belle allure la grande détente musculaire, la souplesse des gestes, l'harmonie élégante et si souvent trompeuse de leur enchaînement.

Le spectateur profane, incomplètement initié aux subtilités techniques du sport, qui n'apprécie l'effort que par ses manifestations extérieures, n'obéit qu'à une impression superficielle, il subit une seule influence : celle du spectacle que ses yeux voient; son cerveau n'analyse pas et, fatalement, il se laisse séduire par la qualité prenante du geste, sans se soucier de l'utilité et de la valeur sportives de celui-ci.

L'élégance est une grande charmeuse; on va vers elle instinctivement; elle attire, on se laisse volontiers tromper par elle, on s'abandonne agréablement à ses mensonges.

Dans certains des cas où elle se manifeste, elle cache une insuffisance athlétique ou une science incomplète de la technique sportive. Cette élégance-là, elle est presque toujours naturelle, elle peut conférer à qui la possède, ce que l'on appelle couramment de « séduisantes qualités de style ». Et c'est ainsi que celui qui s'y laisse prendre devient le jouet inconscient des apparences.



ANALYSE D'UN EXERCICE A LA BARRE

Le beau style, en gymnastique, exige un souci constant des attitudes. Tout mouvement doit être fait en beauté et dans un sens technique impeccable, comme il en est ici.

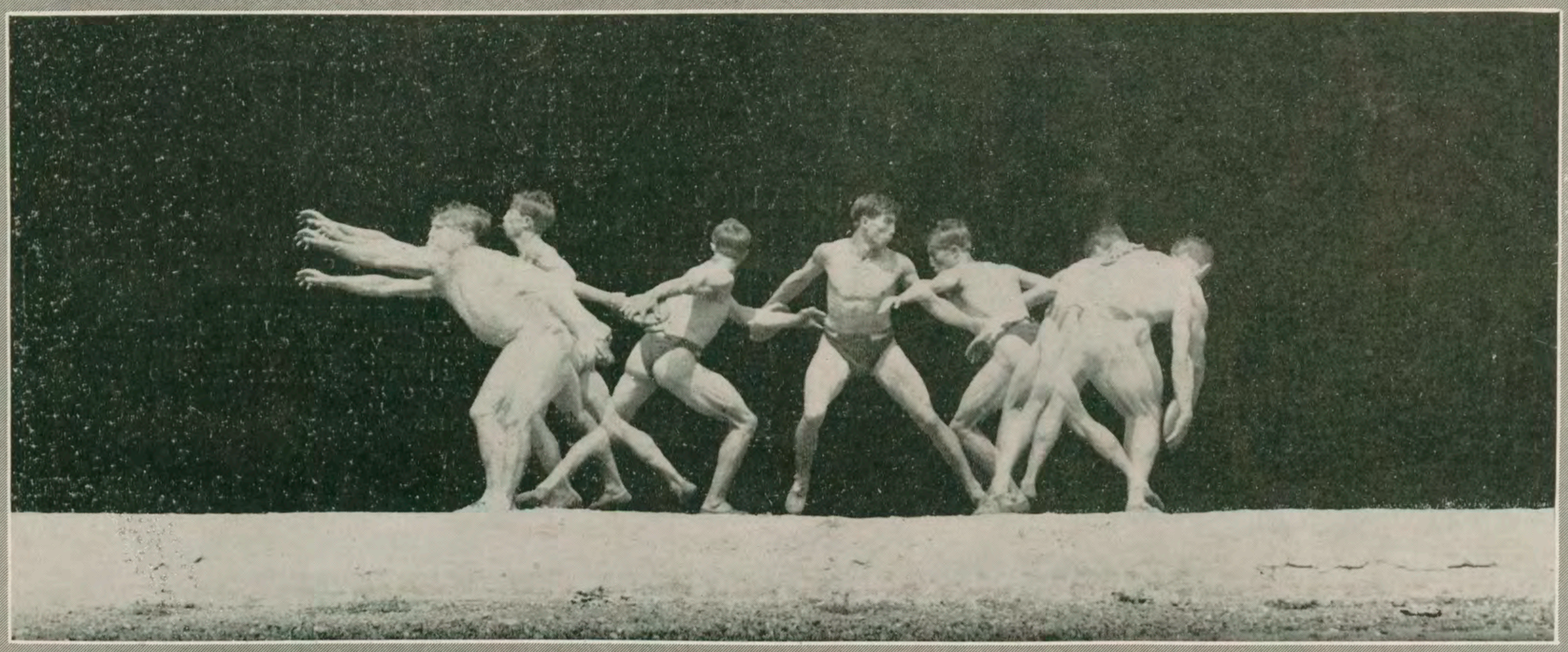
Un sportsman initié se délivre facilement de la suggestion trompeuse d'un style fait de la seule élégance des mouvements.

Le style ne consiste pas seulement à faire « beau » ; il doit également concourir à réaliser l'effort maximum, ou simplement le degré d'effort que l'individu se sent obligé de fournir.

Il s'ensuit qu'il n'y a en réalité qu'un beau style, c'est celui dans lequel sont étroitement associées trois qualités maîtresses: l'intelligence de l'effort, sa valeur athlétique ou technique positive et l'élégance puissante et souple — fort souvent les deux à la fois — du geste qui le traduit.

Selon M. R. de Knyff, le style permet seul l'utilisation maximum des moyens physiques.

On a quelquefois fait allusion à *l'inutile beauté du style*, en entendant par là que, chez certains athlètes, l'élégance primait la valeur mécanique de l'effort. Cette élégance, beaucoup de gens ne la tiennent qu'en médiocre estime, ils lui accordent essentiellement une valeur de spectacle, dont la signification sportive n'offre qu'un intérêt d'ordre secondaire. C'est méconnaître, pensons-nous, la valeur du style, en ne voulant déterminément voir que le résultat acquis. Le beau style est loin d'être négligeable,



LE LANCEMENT DU DISQUE

Le geste ample, complet dont les détails sont indiqués ici, est celui qui dénote le beau style. La finale du mouvement et l'attitude qui la précède immédiatement sont remarquables de puissance et d'élégance.

parce qu'il est l'indice d'une élégance naturelle, d'une élégance qu'on n'acquiert jamais parfaitement par le travail et qu'il dénote un goût très sûr, une intelligence sportive avisée. Aussi bien, il est des sports dans lesquels le style joue un rôle capital : le rowing, la gymnastique par exemple, et pour ne citer que celle-ci, c'est par l'appréciation du style qu'un jury peut établir un classement.

Le style, contrairement à ce que beaucoup de jeunes gens croient à tort, ne consiste donc pas simplement à faire beau, à impressionner la galerie profane par des gestes heureux et qui la frappent, la séduisent, captent ses suffrages, l'élégance ne doit pas se rechercher dans des mouvements tumultueux, dans des gestes de théâtre ; si elle prétend à une valeur intégrale, elle doit se manifester par le seul usage des mouvements strictement utiles.

Un mouvement ne doit pas être réglé par le souci de lui donner une élégance impressionnante. Il faut qu'il soit ce qu'il doit sportivement être, afin d'en tirer le maximum d'effet, rien de plus ; et c'est dans cette sobriété imposée par la technique que doit se manifester le beau style.

Tout mouvement supplémentaire inutile va à l'encontre de la réelle beauté et constitue un geste de parade, qui peut avoir une certaine allure, mais ne confère pas à celui qui s'y laisse aller un style qu'on doive qualifier de réellement beau au point de vue rigoureusement sportif.

Et c'est par l'impeccabilité de son style qu'un sujet trouve l'utilisation maximum de ses moyens physiques.

René de Knyff.

Le beau style, dit M. Duvignau de Lanneau, est l'indice du goût et de l'intelligence sportive.

Le style sportif est le reflet vivant du tempérament d'un sujet.

En sport, l'homme est jugé par la valeur positive de son effort, celui-ci étant exprimé soit par le poids, soit par la distance, soit par le temps, soit enfin par des points acquis conformément aux règles d'un jeu.

La logique sportive ne peut admettre, pour établir un classement entre les individus, d'autres criteriums. Seule, la gymnastique s'écarte de ce principe fondamental. Le sport envisagé dans sa pureté intégrale, exige que tout juge libère sa conscience, en ne cédant pas à ses tendances, à ses goûts, à ses impressions personnels.

Est-ce à dire qu'il faille se dispenser d'apprécier la façon dont une performance a été accomplie, dont une victoire, régulièrement acquise et indiscutable en fait, a été remportée ? Non ; ce serait imposer rigoureusement silence à ses appréciations et quiconque aime tout ce qui a de l'allure ne peut négliger la qualité de style chez un homme de sport, parce que c'est par le style qu'on juge non point la qualité intrinsèque d'un sujet, mais sa nature, son tempérament, son sens artistique de l'effort. Si ces considérations, en marge de la performance, n'en infirment en rien le résultat brutal, elles attribuent à chaque individu la part de goût et d'intelligence qui lui revient dans la mise en œuvre de ses moyens physiques.

La diversité des caractères et des tempéraments s'accuse par le style. C'est par la manière dont l'effort est fourni, effort violent ou mesuré, retenu ou abandonné sans contrôle à son impétuosité, que l'homme de sport précise sa personnalité. Et c'est là le style qui lui est propre.

Mais cette impression produite par le geste peut être séduisante, prenante, banale, désagréable au point de choquer violemment parce que dépourvue de toute qualité esthétique, et dans ces différents cas, elle embellit ou abîme la sensation que donne l'effort sans lui enlever nécessairement quoi que ce soit de sa valeur pratique.

Le travail mécanique qui s'extériorise ainsi capte ou non l'admiration du spectateur, suivant qu'il s'exprime en beauté ou qu'il apparaît décousu, mal réglé, inharmonieux.

A de rares exceptions près, le sentiment public est sensible à ces nuances.

Quiconque a des tendances exclusivement orientées vers le seul résultat brutal d'une compétition sportive ne s'attarde pas à la généreuse manifestation du beau style ou à ses subtilités, parce qu'il ne les pénètre pas ; sa sensibilité endormie est réfractaire à la beauté du geste, à la belle ordonnance du mécanisme humain qui fonctionne en conjuguant dans une harmonieuse association la puissance, la souplesse et leur intelligente utilisation.

Le style est fait de beauté mimique et de juste mesure dans l'effort dépensé. Un styliste indiscutablement pur règle sa dépense en énergie, strictement pour les besoins du moment, et cela exige une science parfaitement sûre, une compréhension prompte et précise des situations, et une élégance naturelle des mouvements, disciplinée par le travail.

Peut-on dire qu'en matière de style il existe deux élégances, l'élégance que la nature vous a donnée et... l'autre, l'élégance de confection, obtenue par une observance sévère de soi-même ?

Non. En réalité l'élégance est une ; elle se manifeste sous des aspects différents, voilà tout.

La beauté naturelle du style est incomparable, parce qu'elle est la vraie beauté ; la séduisance acquise des mouvements, fausse monnaie de la première, n'est qu'une élégance d'adaptation. Elle est instable, indécise, irrégulière, fuyante, quelquefois parodique, souvent bouffonne, parce qu'elle n'est pas « dans le sang ».

Le sportsman de race peut avoir des défaillances, mais lorsqu'elles se produisent, elles n'altèrent pas la tenue générale de l'effort ; l'autre race, chez qui le style n'est qu'un vernis superficiel, un rien facilement effritable, n'offre qu'une copie trompeuse de la beauté innée du geste.

Le style factice est soumis à tous les caprices du moment ; le sujet est-il mal disposé, la lutte est-elle pour lui trop sévère, qu'immédiatement toute tenue s'écroule.

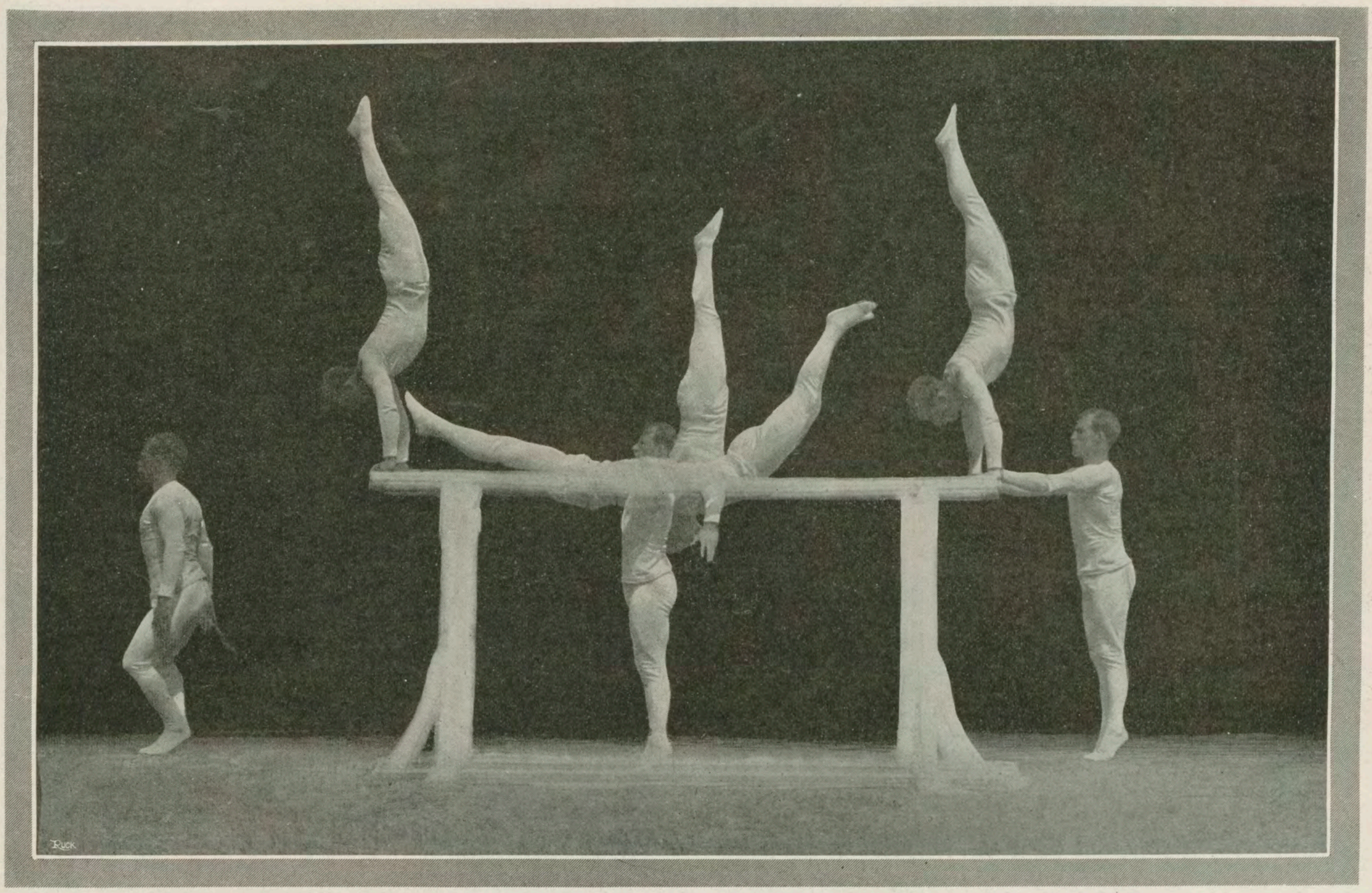
C'est l'abandon brutal de l'individu à sa manière naturelle, et celle-ci reprend impérieusement ses droits.

Alors, l'effort se poursuit et s'achève inégal, fiévreux, heurté, mettant à nu les tares originelles qu'un masque fragile dissimulait jusque-là, et qui choquent d'autant plus que leur existence dissimulée était ignorée et que leur apparition spontanée est plus inattendue.

La beauté de style n'assure pas toujours la victoire ; dans certains sports, cependant, elle pèse d'une façon définitive dans la balance. Mais elle est toujours un irrécusable témoignage de goût, puisqu'aussi bien, si l'on fait un geste avant tout utile et rationnel, autant en augmenter encore la valeur en obéissant à un souci d'esthétique.

Duvignan de Lanneau,

Président d'honneur de l'U. S. F. S. A.



SEPT ATTITUDES DU PLUS PUR STYLE

Il serait difficile de trouver un enchaînement de mouvements exécutés d'un style plus impeccable. On sent que l'homme est absolument maître de lui. Tout le travail qu'il accomplit aux barres est réglé avec une sûreté remarquable, une sobriété parfaite de gestes, conduisant à des attitudes athlétiquement fort belles.

Le style est l'indice d'un parfait équilibre général, dit le Dr Reymond.

C'est par le style que s'affirme la nature d'un sujet. Le beau style, en sport, est l'indice de facultés parfaitement équilibrées et de la sureté avec laquelle il résiste aux influences ambiantes, aux circonstances susceptibles de le désemparer. Il indique, indépendamment de connaissances techniques complètes, une absolue possession de soi-même, et une faculté, très exercée par l'entraînement, de régler son effort.

Tout mouvement inutile est à la fois contraire à la technique sportive et à la pureté du style. Celui-ci exige la seule dépense des gestes strictement nécessaires. C'est par la qualité du style qu'un athlète tire le maximum de rendement de ses moyens physiques.

L'élégance du geste qui ajoute encore à la séduction du style est l'indice d'une aisance qu'il n'est possible de posséder que si « l'équilibre général » du sujet est absolument complet. Dès lors, plus de nervosité, mais un calme précieux, qui permet à l'individu d'envisager et de solutionner les difficultés qui se présentent à lui, suivant son sentiment personnel, de régler ses efforts, d'en doser l'intensité selon les besoins du moment

Le style chez l'homme de sport est la forme personnelle par laquelle il traduit son effort physique. Il ne peut être réellement beau que quand la dépense des moyens physiques est faite avec intelligence, avec goût, et en dehors de toute agitation stérile, qui crée une multiplicité de mouvements inutiles, indice caractéristique de ce manque d'équilibre général, sans lequel il n'est pas de style qu'on puisse qualifier de réellement pur.

Cette condition primordiale qui influe si directement sur la qualité du style n'est pas spéciale à tel ou tel sport, elle s'impose dans tous les exercices physiques.

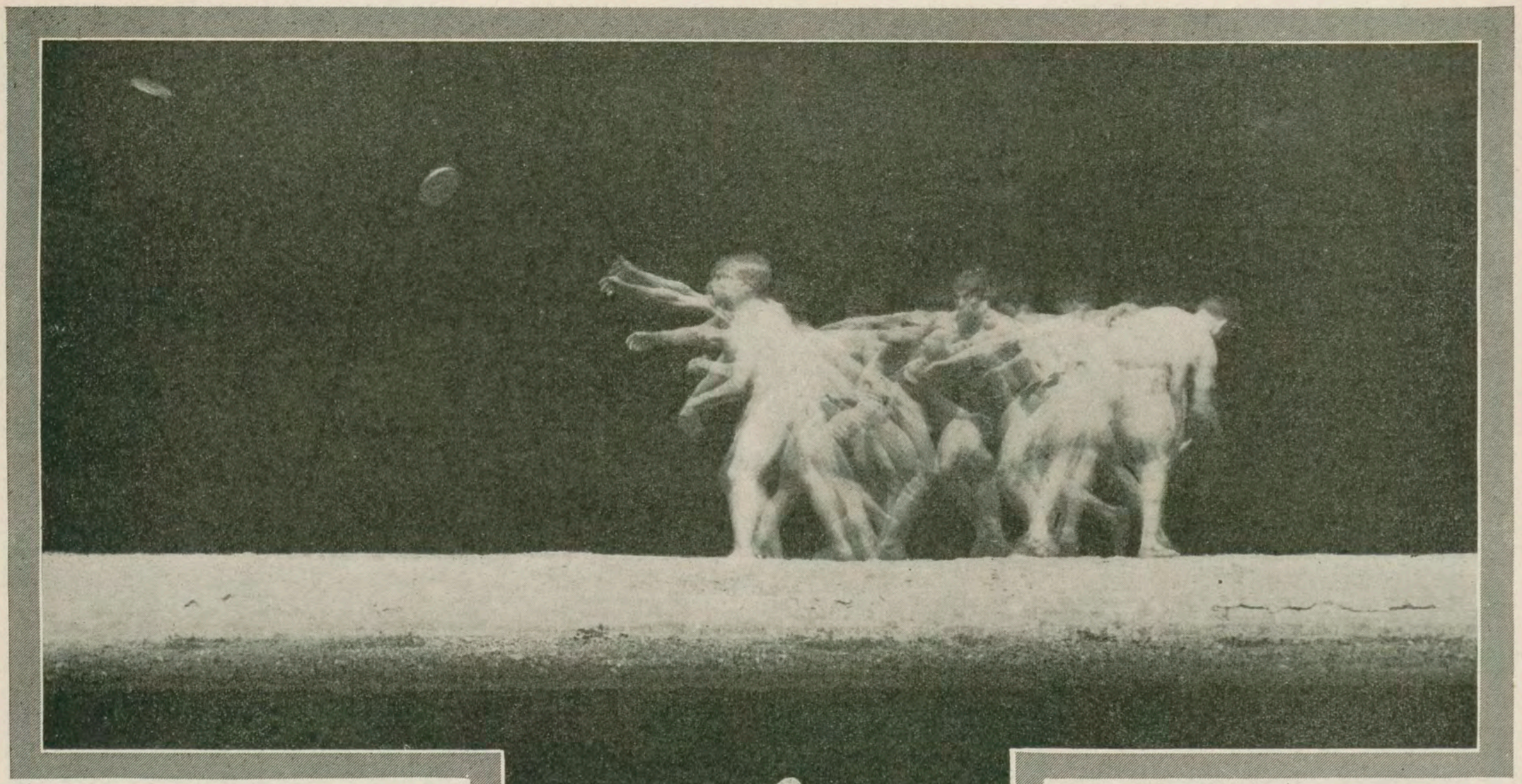
Quant à l'élégance innée du geste qui ajoute encore à la saveur sportive du style, à l'impression séduisante qu'il dégage, elle est l'œuvre de la nature.

L'effort apparaît dès lors harmonieux, souple, aisé, et cette beauté naturelle des mouvements bien réglés, bien disciplinés est encore une des conséquences de l'équilibre général de l'individu.

Dr Reymond,
Sénateur de la Loire.

LE LANCEMENT DU DISQUE

L'effort de l'athlète est fixé ici par l'image et permet de suivre tous les mouvements, tous les déplacements de son corps, depuis le geste initial jusqu'à la finale du lancement.



ATTITUDES
L'analyse des mouvements, dans un exercice certains gestes, semblent à tort contradictoires, et ont une valeur

MOUVEMENTS

PAR GEORGES

L'ÉDUCATION des mouvements dans leurs manifestations strictement utiles, l'enchaînement adroit qui leur donne une suite harmonieuse et élégante, relèvent à la fois des dons de la nature et d'un travail intelligemment conduit. L'effort sportif n'est empreint d'une beauté réelle, complète, que lorsque les qualités naturelles d'un sujet sont disciplinées d'une façon si parfaite, qu'elles obéissent strictement aux exigences de la technique du sport.

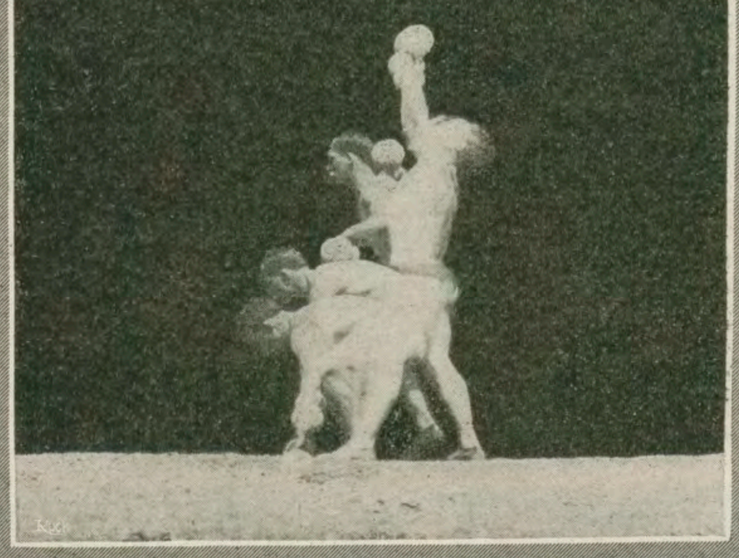
Une obéissance aussi passive est rare à obtenir, parce qu'elle exige beaucoup d'empire sur soi-même. L'homme de sport, surtout quand il sent la victoire indécise, a bien souvent du mal à résister aux erreurs vers lesquelles son tempérament fougueux l'entraîne. C'est le mal de la jeunesse, heureux mal, puisqu'il est celui d'une époque de la vie à laquelle on s'attarderait volontiers!

Le nervosisme, la fougue, l'allant, la générosité du tempérament, des moyens physiques mal jugulés, impatients à se dépenser, sont les origines de tous les mouvements inutiles qui, au point de vue du spectacle, constituent pour les profanes un trompe-l'œil et dont l'inanité n'échappe pas aux connaisseurs. Pour ceux-ci, l'agitation stérile est réellement obsédante.

A l'heure actuelle, tous ceux — et ils sont nombreux — qui possèdent ne fut-ce qu'une teinture de la technique sportive, savent que quand certains groupes de muscles travaillent parce que c'est à leur tour de travailler, les autres groupes musculaires doivent être au repos, jusqu'à ce que le moment vienne pour eux d'entrer à leur tour en activité. L'indispensable économie de l'effort exige qu'il en soit ainsi. Un sportsman de grand style donne au seul mouvement utile la beauté qui convient; il dédaigne les gestes accessoires et les élégances dont on peut les parer, parce qu'ils n'ont d'autre objet que d'agir sur la galerie, au détriment du but réel qu'il poursuit: la victoire acquise par les seuls moyens sportivement aptes à la donner.

Ces mouvements inutiles, qui sont un trompe-l'œil pour le public inaverti, ont le plus souvent ceci de particulier qu'ils agissent beaucoup plus sur les facultés émotives du spectateur que les mouvements réellement beaux, parce qu'ils sont à la fois d'une élégance sobre et réellement utile.

Rien n'est plus odieux que le style de parade; il est le fait d'un sportsman qui « fignole » volontairement, soit qu'il veuille masquer son insuffisance, soit qu'il veuille capter — et par quels moyens inférieurs! — l'admiration de ceux qui le regardent.



LE JETER EN BARRE A SPHÈRES
L'effort revêt, dans la finale du jeter, une apparence esthétique de beaucoup supérieure à la beauté, pendant les premières phrases de l'exercice.

CONTRADICTOIRES
athlétique, montre combien certaines attitudes, alors qu'ils font partie intégrante de l'effort bien définie.

INUTILES

LE ROY

Le plus horripilant dans ce cabotinage du geste, c'est d'observer son influence sur le public.

La mièvrerie, le geste apprêté, le mouvement tumultueux, l'affaissement simulé après une parodie d'effort demeurent encore des moyens pour ceux qui veulent ménager leurs effets et créer des illusions. Le plus navrant c'est qu'ils y réussissent.

Le mouvement inutile qui trompe l'œil n'a pas toujours, heureusement, cette origine douteuse et méprisable.

Il peut naître d'un état de nervosité contre lequel on est impuissant à réagir. Mais, comme le mécanisme de l'individu n'échappe pas absolument à toute discipline, le geste accompli à tort, parce qu'il ne concourt pas à atteindre le but que l'on vise, le geste à ne pas faire, se fond avec ceux qui ont une réelle utilité et concourt à donner l'illusion d'un style brillant, chatoyant et mouvementé, alors qu'en réalité, il n'est que la résultante d'une agitation musculaire, de contractions involontaires, indices du manque de calme et de l'incomplète possession de soi-même. L'escrime peut, peut-être, être considérée comme le sport dans lequel les mouvements inutiles donnent au profane l'impression erronée d'un jeu brillant.

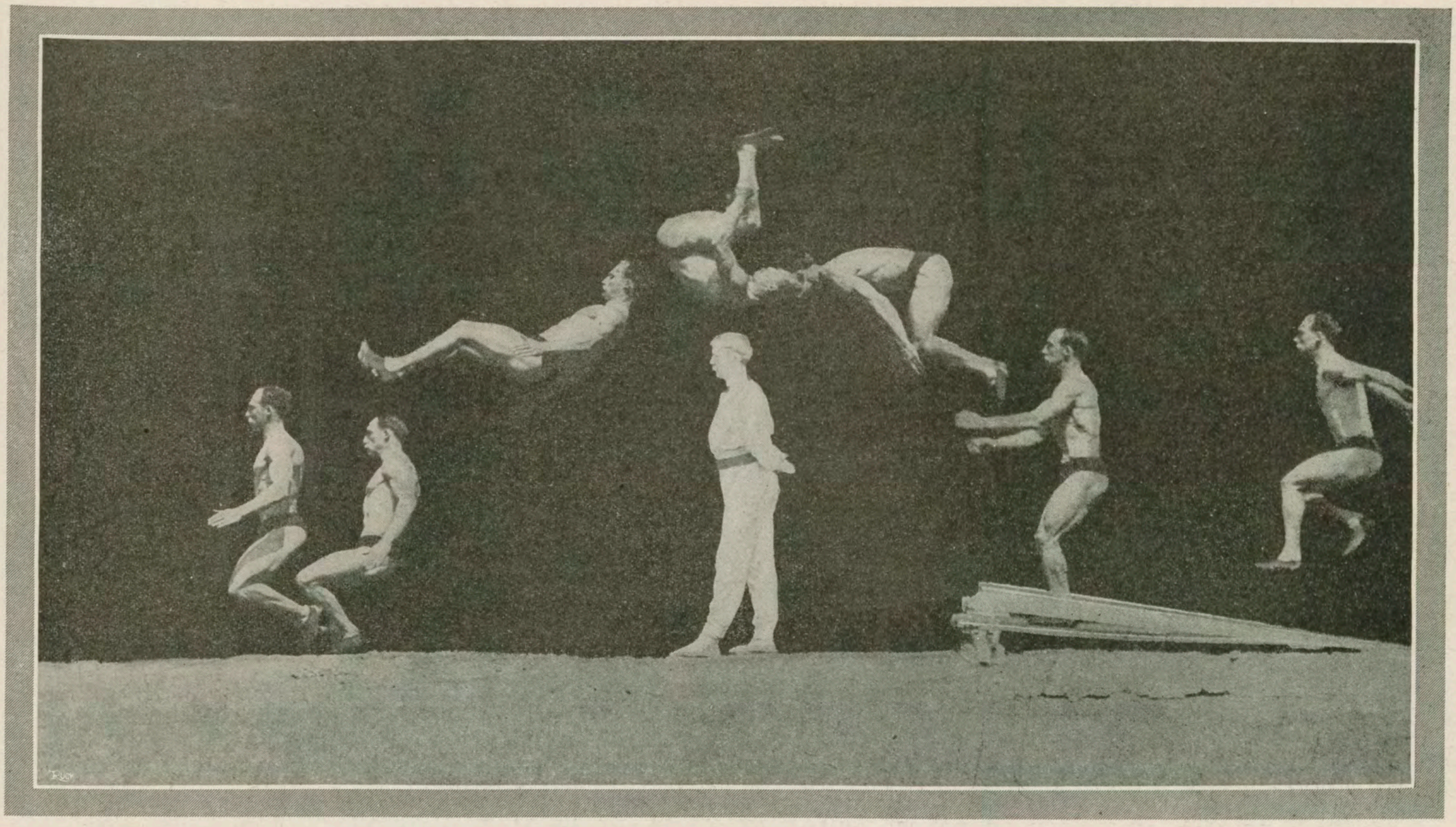
Une main active, sans cesse en mouvement, semble souvent animer le travail de la pointe, alors qu'elle n'est en réalité pas dangereuse.

Le réel brio dans un exercice sportif ne s'affirme que par la sobriété du geste. L'exaltation des mouvements, en revanche, va à l'encontre de la pureté du style. Beaucoup le savent, mais beaucoup aussi s'y trompent. Et l'appréciation du spectateur se trouve souvent faussée de ce fait, qu'il considère comme une qualité appréciable de style ce qui n'est en réalité que du désordre, dans lequel s'agite une mécanique dont le fonctionnement échappe à tout contrôle.

Le geste inutile est d'autant plus trompeur qu'il est empreint de plus d'élégance. Le cas se rencontre fréquemment. Lorsque les mouvements ont une grâce, une harmonie naturelles, ceux qui n'ont pas de valeur athlétique précise conservent souvent la même qualité esthétique que les mouvements rationnels qui ont leur raison d'être technique.

Ils contribuent même à faire de l'ensemble des gestes un tout harmonieux et séduisant.

Les mouvements inutiles, les gestes à effet, peuvent être simplement... inutiles ou franchement nuisibles. C'est parmi ces derniers qu'on trouve ceux qui font le plus d'impression sur la galerie. Ils constituent une faute, une faute de style et de technique quelquefois grossière, ils trahissent un



SAUT PÉRILLEUX EN AVANT AVEC ÉLAN

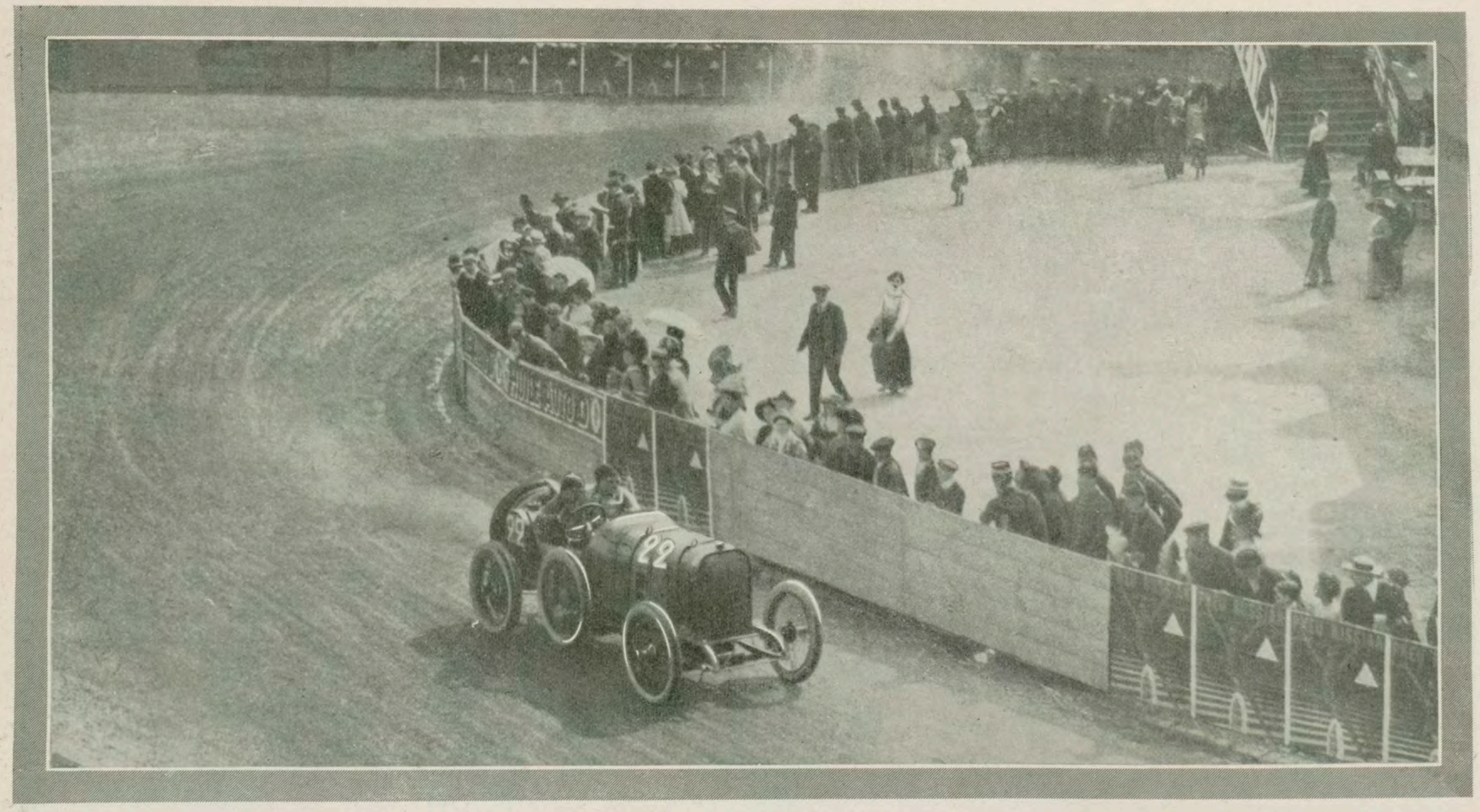
On peut se rendre compte qu'à un moment, il y a, en quelque sorte, pivotage complet du sujet sur la tête, comme si celle-ci reposait sur un point d'appui.

manque absolu du sentiment de la situation, mais comme ils sont caractérisés par une certaine allure séduisante, prenante, on ne les apprécie que par la sensation de spectacle favorable qu'ils apportent, et on oublie de voir l'erreur sportive qu'ils représentent. Combien le sport a-t-il révélé de sujets brillants en apparence, dont le style capiteux séduisait, emballait, par la diversité, par l'animation incessante, quelquefois jamais lassée, du geste, et dont la valeur pratique se traduisait par des résultats à peu près nuls? La nature, qui aime volontiers tromper son monde, a peut-être ici sa part de culpabilité. Elle prodigue trop largement le don d'élégance à certains sujets qu'elle favorise ainsi; il s'ensuit que quand ceux-ci commettent une erreur, ils le font si joliment, qu'il est bien compréhensible que ceux qui ne voient dans le geste que ce qu'il a de superficiel, s'y laissent prendre.

GEORGES LE ROY.

ÉTUDE DU MOUVEMENT DANS LE SAUT A LA PERCHE

Cette photographie composite en plein air — la première faite en ce genre — enregistre une série d'attitudes de l'athlète. Elle constitue une fixation fidèle des mouvements, tels que le spectateur les voit.



EN 1912, AU CIRCUIT DE DIEPPE, BOILLOT AU VIRAGE DE LA PLACE MATHOMESNIL A EU
Boillot émerveille toujours la foule par la façon dont il vire ; cela tient à ce qu'il ne s'engage jamais dans un virage sur sa lancée.

LE STYLE EN AUTOMOBILE

PAR GEORGES BOILLOT

Existe-t-il réellement un style en automobile ?

Il faut résoudre la question par l'affirmative, car il existe certainement une façon de conduire une voiture de course, qui permet d'obtenir le maximum de vitesse, sur un circuit donné, avec le minimum de danger. Quoique difficilement appréciable pour l'œil du spectateur, le style existe et peut se retrouver chez tous les champions vainqueurs des épreuves en circuit, de 1904 à nos jours.

En dehors des grandes lignes du style, qu'aucun conducteur aspirant à la victoire ne peut méconnaître, il existe quantité de compléments accessoires, sur lesquels le tempérament de l'homme même influe.

Des réputations diverses ont été faites aux notoriétés du volant par la foule, guidée généralement par les appréciations de sportsmen présents au moment des épreuves et capables d'analyser les façons variées dont chaque homme conduisait sa course.

Il a toujours échappé à ces appréciations les éléments complets, nécessaires cependant, pour donner la note juste ; de ce fait, quantité de légendes se sont établies et tel, réputé comme fougueux manieur de volant, était généralement l'homme le plus précis et le plus sûr de l'équipe!

Prenons un cas resté présent à la mémoire des foules et posons la question suivante :

Lancia et Théry étaient-ils comparables en Auvergne et conduisaient-ils leur course avec le même style ?

La réponse sera certainement celle-ci : « C'est folie de vouloir établir un rapprochement entre deux hommes dont la façon de conduire était si dissemblable et dont la nature même offrait si peu d'analogie. »

Je me permets pourtant d'être d'un avis contraire, car j'ai pu assister, à différents endroits du circuit, à la lutte des deux hommes. J'ai la mémoire des faits saillants de la course et l'expérience que j'ai acquise depuis m'autorise à avancer que le style des deux hommes était, dans ses grandes lignes, exactement le même et que, étant donnée la différence grande qui existait entre les voitures de l'Italien et du Français, ce n'est pas Lancia qui, étant en tête, poussait plus que le lui permettait son engin, mais bien Théry qui, à la chasse, demandait au sien le maximum de rendement.

On m'objectera : Les faits sont là ; jamais Lancia n'a terminé une course quoiqu'ayant produit dans chacune l'impression de plus grande vitesse. Les causes de ses abandons ou de ses défaites sont peu connues ; seuls, ceux qui ont suivi de très près les épreuves auxquelles il a pris part, savent que rien n'est imputable à sa façon de conduire. Croyez-vous qu'appuyer plus ou moins sur l'accélérateur ou virer plus ou moins vite, en Auvergne, ait eu une influence quelconque sur les ailettes d'une pompe à eau et partant, sur la résistance d'un radiateur ?

Croyez-vous également que le Théry prudent, calme, réfléchi, que connut la foule, eût été capable, sans pousser au maximum, d'établir à Dieppe en 1908, des temps qui n'ont été battus que de bien peu depuis, avec des voitures beaucoup plus rapides ?

Ce parallèle prouve que le style varie peu chez les champions ; seule, varie la façon de l'appliquer, suivant les voitures et suivant les positions qu'occupent les hommes dans une épreuve. Ceci, la foule l'appréciera toujours difficilement.

Le jour où une course se disputera sur une plaque tournante, avec tous les points du circuit dans le champ visuel de tous, ce jour-là seulement, elle possédera les éléments nécessaires pour se constituer un jugement précis.

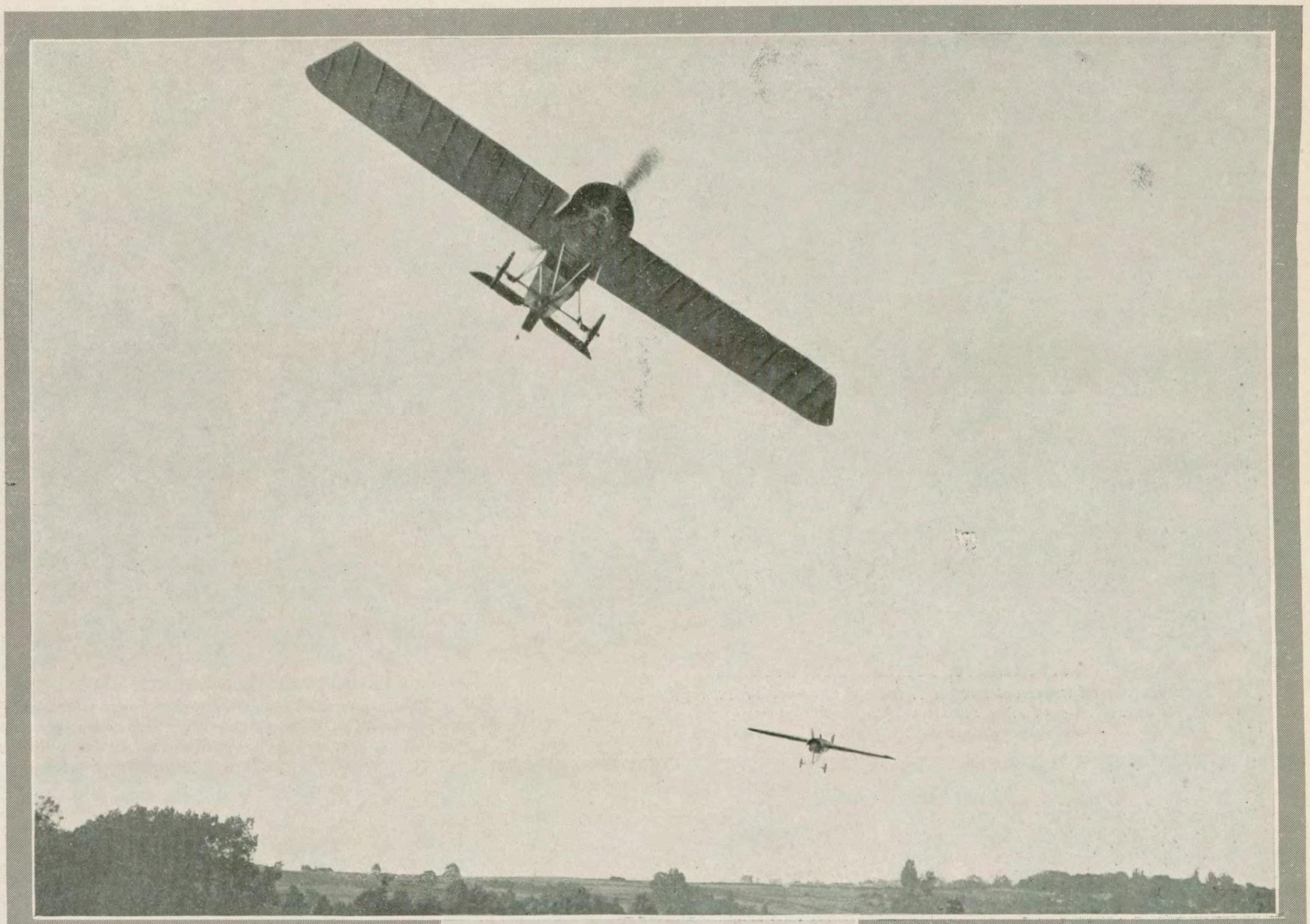
Définir le style parfait est chose assez malaisée. Les facteurs principaux qui interviennent sont : la précision du coup d'œil, l'appréciation rapide de la vitesse de la voiture et son rapport direct avec la vitesse limitée à laquelle elle peut passer la courbe ou le virage qui se présente, la connaissance parfaite de la puissance de freinage et de la stabilité de la voiture même. Ces deux derniers éléments varient avec chaque voiture. Ils sont également fonctions de l'état du sol, qui change au fur et à mesure que la course se déroule. La gamme des vitesses ascendante et descendante doit être effectuée sans à-coup. La direction tenue avec fermeté (l'éclatement étant toujours à craindre), mais également avec une certaine souplesse, doit maintenir la voiture rigoureusement dans la meilleure partie de la route. L'attaque du coup de frein doit se faire progressivement, les roues n'étant jamais bloquées, et doit se terminer à l'endroit précis où le changement de vitesse ayant été fait, l'accélération progressive commence. Aucun virage, aucune courbe, ne doivent être pris sur la lancée, mais au contraire, le moteur entraînant les roues ; de ce fait, la tenue de la voiture gagnera en stabilité, en immunité.

La voiture doit décrire une courbe parfaite, sans à-coups de direction et, en principe, sans déplacement du train arrière.

Il est des exceptions à ces régles générales : l'homme qui conduirait une course entièrement de cette façon, laisserait certainement l'impression d'un conducteur impeccable, il pourrait cependant se faire qu'il passe rarement le poteau en vainqueur. Voyez-vous aux prises à Auteuil le gagnant du Concours hippique avec nos Parfrement et Carter ?

Tous les hommes de valeur s'inspirent des grandes lignes que nous venons d'énumérer ; cependant, les incidents de la course les forcent bien quelquefois à s'en écarter. Rater un virage m'arrive et m'arrivera encore, mais que celui à qui cela n'est jamais arrivé me jette la première pierre.

GEORGES BOILLOT.



LES VIRTUOSES

Ce document, pris au cours du match Garros-
considérés à juste titre comme deux

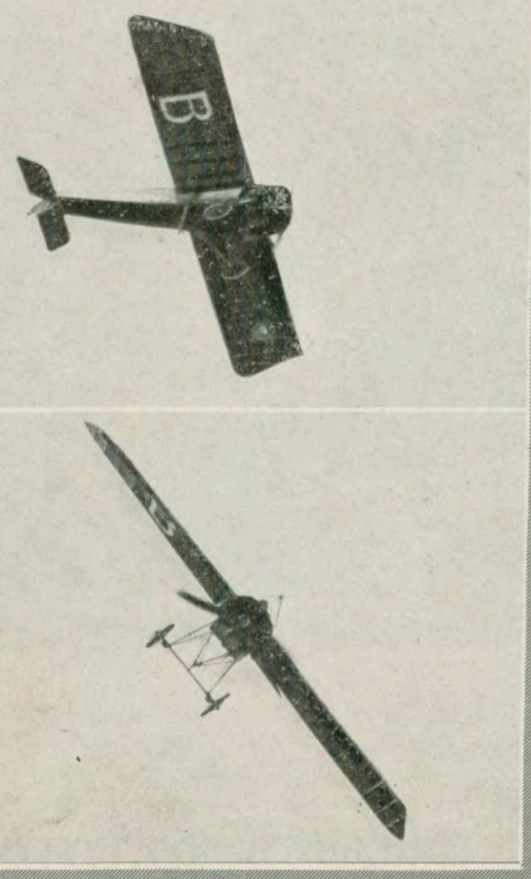
LE STYLE

PAR MARC

De même qu'au lycée on nous faisait faire des compositions de style, de même dès que les jeunes gens entrent dans l'aviation et ont appris ce que je pourrais appeler « la grammaire aérienne », on devrait leur faire faire des concours de style. Car il existe en aéroplane un *bon* et un *mauvais* style. Le second se reconnaît à ce signe qu'il est beaucoup plus répandu que le premier. Et cependant, si les professeurs voulaient s'en donner la peine, si les champions avaient le temps de donner des conseils aux débutants, le bon style serait très facile à acquérir. Il est, en effet, tout aussi aisé dans le fond de faire bien une chose que de la faire mal. Le tout est de savoir. Mais comment apprendre, si l'on part sur des données fausses, si l'on est soi-même son instructeur, si l'on ignore certains principes indispensables?

Il n'y a pas dix façons de faire une manœuvre, il y en a deux : celle qui obtient le maximum de rendement avec le minimum d'effort et celle qui obtient le minimum de rendement avec le maximum d'effort.

Parmi les pilotes, certains possèdent des dons spéciaux. D'autres acquièrent le bon style après les multiples expériences forcées et si souvent trop dangereuses des



BRINDEJONC DES MOULINAIS VIRANT

Le grand champion Brindejonc des Moulinais, comme tous les pilotes du Morane-Saulnier, est aussi un véritable styliste.

DE L'AVIATION

Audemars, montre les deux fameux pilotes
de nos plus parfaits virtuoses.

AÉRIEN

POURPE

luttes professionnelles. Mais les autres, c'est à eux qu'il faut songer? Combien sont-ils ceux qui se sont tués qui seraient encore des nôtres s'ils avaient pu recevoir des leçons salutaires de style? C'est en allant sur les aérodromes des divers pays que l'on érige de semblables raisonnements en véritables axiomes. Le style ne réside pas seulement dans la façon de conduire, mais surtout dans le choix de l'appareil selon les services qu'on exige de lui. Que d'aviateurs j'ai vu partir pour des voyages qui devaient éclipser tous les records, n'ont jamais pu faire la moindre excursion, parce qu'ils ne voulaient pas se rendre compte!

Il ne faut pas confondre le style avec la virtuosité, pas plus que la virtuosité avec l'acrobatie. La plupart des stylistes sont des virtuoses de l'air, mais il est des acrobates qui ne sont ni des stylistes, ni des virtuoses. De même qu'il est des pilotes qui ont accompli de très belles prouesses et qui n'ont rien du styliste. Le style c'est, en aviation, quelque chose d'indéfinissable. C'est peu de chose et c'est tout! Cest le sens du vol, qui devient un instinct, c'est la compréhension de l'appareil, l'entente parfaite avec le moteur, en un mot c'est l'homogénéité à bord.

Marc Pourpe.

LA VIE AU GRAND AIR

PLANCHE EN ARRIÈRE AUX ANNEAUX

L'exercice est impeccablement fait, mais il ne se prête à aucun mouvement élégant. Il est pourtant d'une correction d'exécution parfaite et nul critique ne pourrait trouver à redire à ses diverses phases.

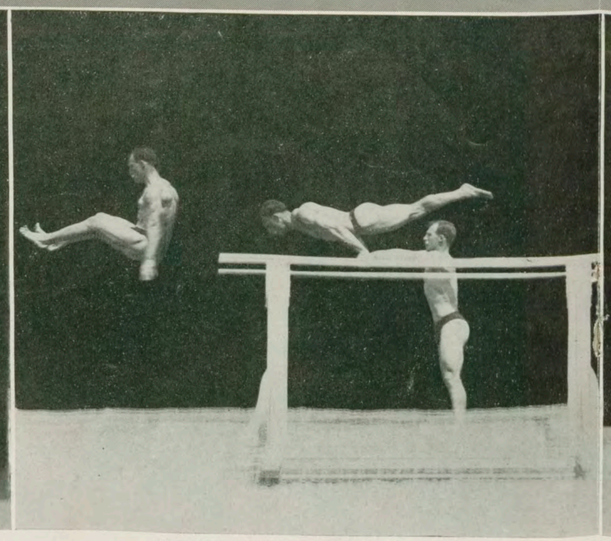
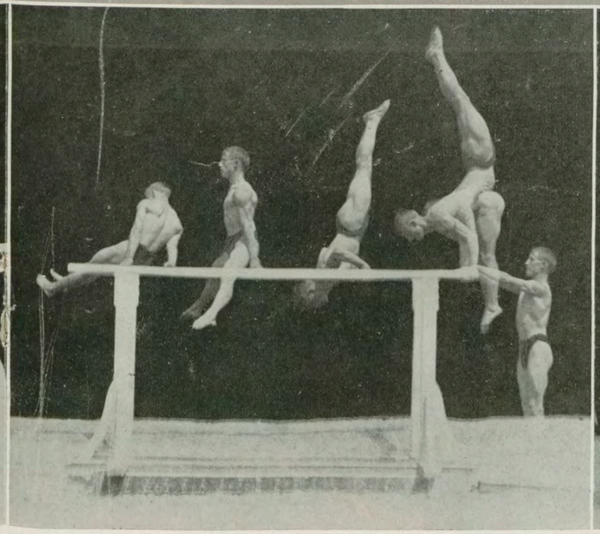


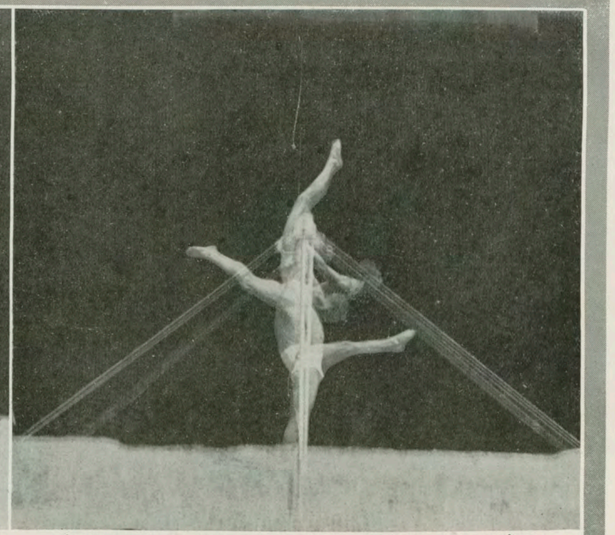
PLANCHE LIBRE ET SORTIE DE BARRES

Tout est parfait ici, l'exercice se prête à des attitudes d'une grande élégance sportive. Cette chronophotographie, comme toutes celles publiées dans ce numéro, est due à l'amabilité de l'École de Joinville.



ÉQUILIBRE, ROULEAU, CISEAUX ET SORTIE LATÉRALE

Cet enchaînement de mouvements est prétexte à une série d'attitudes qui ne sont pas d'une élégance égale, et pourtant, au point de vue technique, il n'est rien à leur reprocher.



ÉTABLISSEMENT SUR LES REINS ET PLANCHE EN ARRIÈRE

Le détail des attitudes fixées sur la plaque montre qu'il est des exercices qui, quoique exécutés dans le meilleur style sportif, ne se prêtent à aucune élégance de mouvements.

SAUT EN HAUTEUR PAR SPOULE

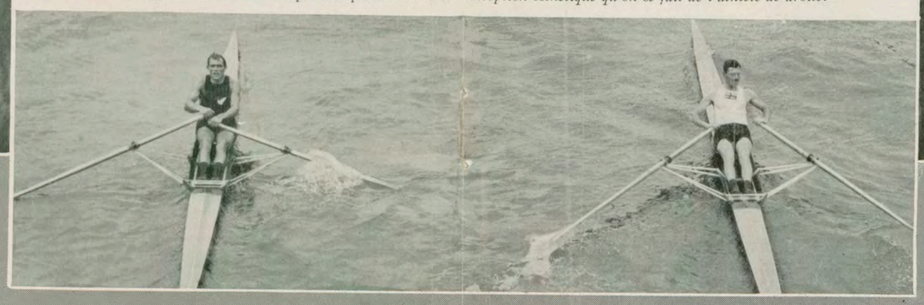
Le style de l'athlète, dans le saut en hauteur, se traduit ici par une attitude plus originale qu'élégante. Par son étrangeté même, elle a son caractère particulier.

DIVERSITÉ D'ATTITUDES

Le style, reflet du goût, du sens artistique avec lequel un homme pratique le sport qu'il a choisi, est élégant par l'enchaînement harmonieux, souple et puissant des mouvements. Mais, parmi cet ensemble d'attitudes, et lorsqu'on peut en fixer par l'image les détails, on voit qu'il en est dont la qualité esthétique laisse à désirer. Ces petites défectuosités, inévitables même chez l'athlète au style le plus pur, échappent aux regards parce qu'elles s'effacent devant les gestes réellement beaux, qui dominent et qui seul frappent l'œil du spectateur.

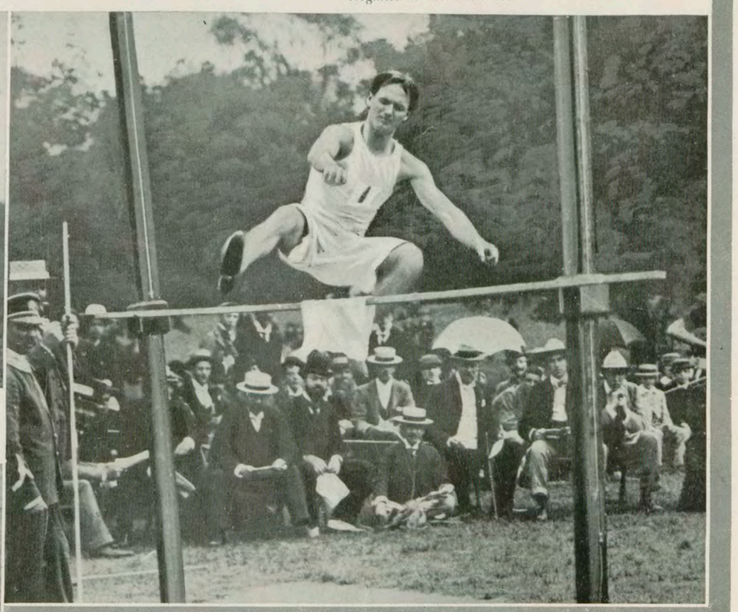
DEUX STYLES ESSENTIELLEMENT DIFFÉRENTS

Le lancement du marteau. A gauche, Ralph Rose, l'athlète récemment disparu. Bien que recordman du monde, il fut l'inélégance même. Il ne répondait pas surtout à la conception esthétique qu'on se fait de l'athlète de droite.



STYLE DE RAMEURS

Arnst (à gauche) et Barry (à droite), professionnels notoires du rowing, rament tous deux remarquablement bien. Cependant les puristes du style critiqueront la position des bras de Barry, telle qu'on la voit au « dégager ».

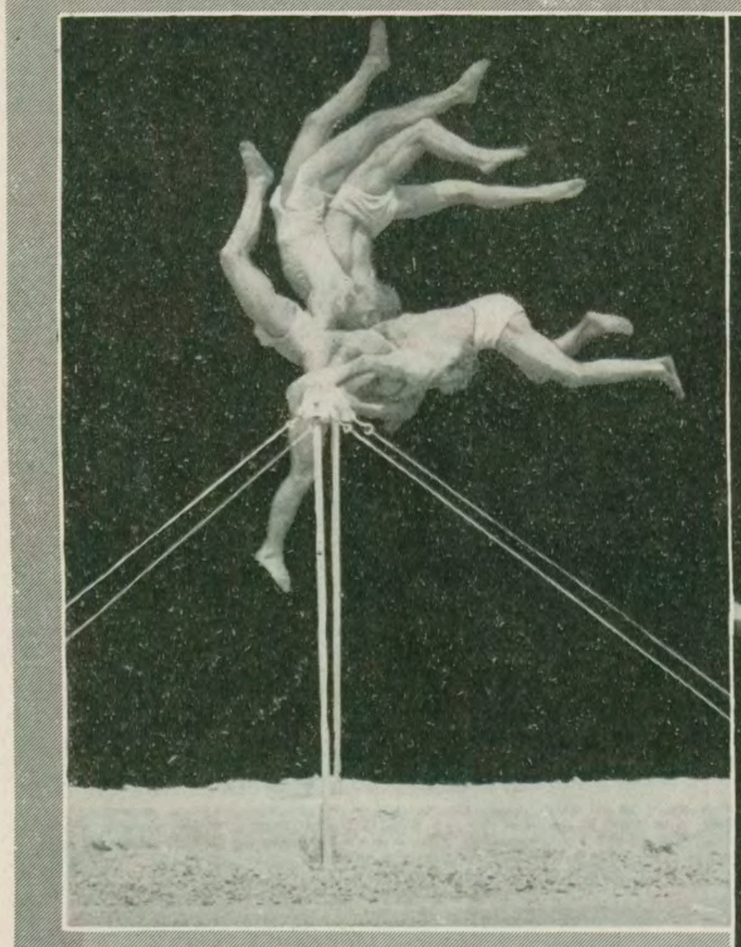


L'ÉLÉGANCE DE STYLE DANS LE SAUT

Combien cette façon de franchir la barre par Sweeney est différente de celle de Spoule. L'athlète donne l'impression de fournir son effort sans aucune difficulté et son style y gagne en beauté.

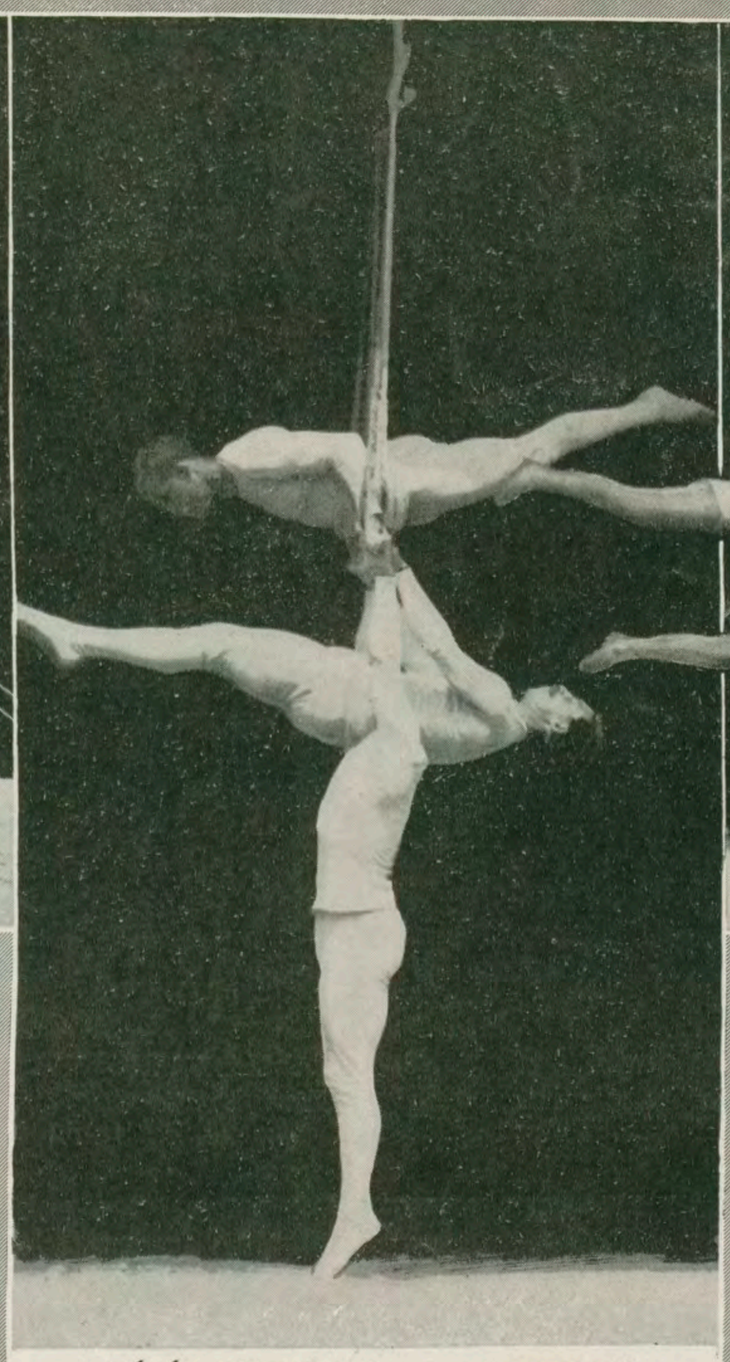
DANS LE STYLE

D'autre part, il est des exercices qui ne se prêtent à aucune élégance, et le style, en ce qui les concerne, se traduit par une exécution techniquement impeccable. Il est, dès lors, impossible d'exiger d'un athlète qu'il donne une impression d'élégance, quand on lui impose une suite de mouvements qui ne peuvent donner lieu qu'à des attitudes d'une beauté athlétique critiquable. Plusieurs des clichés de cette page permettent de s'en rendre compte.



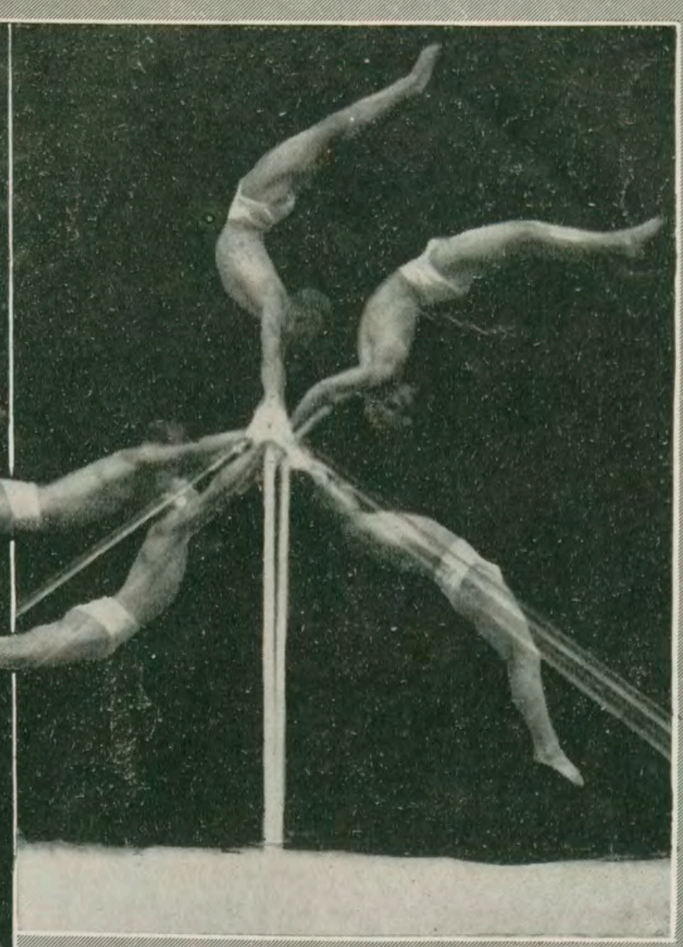
SORTIE DE BARRE

Elévation du corps, départ de l'appui et pivotage pour retomber face à la barre, avec souplesse et aisance.



L'ÉLÉGANCE DANS LA DIFFICULTÉ

Jolie position initiale, prélude d'une planche libre au-dessus des anneaux et d'une descente en planche en avant.



LE GRAND SOLEIL

Il exige une élégance impeccable de lignes et une souplesse parfaite du corps dans les différentes positions de l'exercice.

LE STYLE GYMNIQUE

PAR GAUDIER

Le style joue, dans les grands exercices gymniques, un rôle de premier plan.

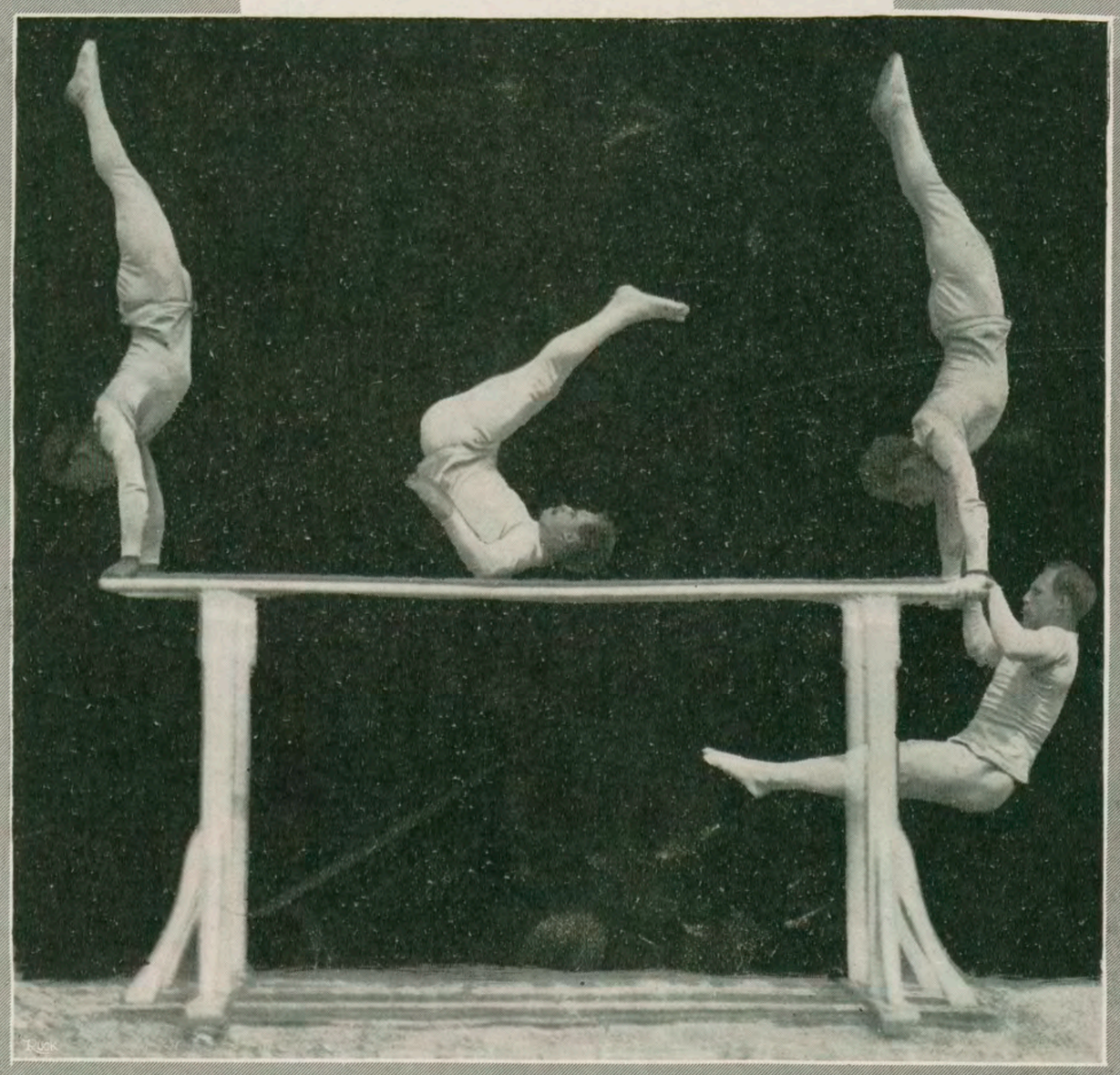
C'est par le style qu'un jury peut établir, dans les concours, le classement des concurrents, tout au moins des premiers. Si cet élément d'appréciation lui manquait, il lui serait bien difficile, pour ne pas dire impossible, d'attribuer à chaque sujet le rang qui lui convient. La gymnastique n'a pas pour juges de la valeur de l'effort, le temps ou la distance. Il lui faut, afin d'établir la différence de qualité qui sépare les individus, faire appel au style qui consiste, exclusivement ici, dans la manière plus ou moins aisée dont sont accomplis les exercices. La facilité d'exécution, l'élégance des mouvements, la pleine possession de soi-même, dans les déplacements du corps, la faculté d'escamoter les difficultés, l'habileté à masquer l'effort pour donner l'impression qu'il est inexistant alors qu'en réalité il est souvent très pénible, forment avec la grâce naturelle et séductrice des lignes ce qui constitue chez le gymnaste le beau style.

Nous avons fait observer que seul le style contribuait à déterminer le classement des sujets d'élite. Il faut en effet les juger sur des nuances d'exécution appréciables pour les seuls connaisseurs initiés à la technique des exercices gymniques aux agrès et qui savent où se trouve la difficulté et de quelle manière, dans quel *style*, elle a été vaincue, subtilisée en quelque sorte, parce qu'elle est passée inaperçue aux regards du profane.

Il est permis de dire que dans les grandes compétitions gymniques, les dix premiers du classement se valent. Les dispositions du moment, la malchance — le virtuose le plus éprouvé peut « manquer » un exercice — aident bien quelquefois à établir le classement des grands artistes de la gymnastique dans un concours, mais ces considérations ne portent que sur un sujet ou deux, et le problème — car c'en est un — subsiste entier en ce qui concerne l'attribution loyale et sincère des points auxquels chaque concurrent a droit.

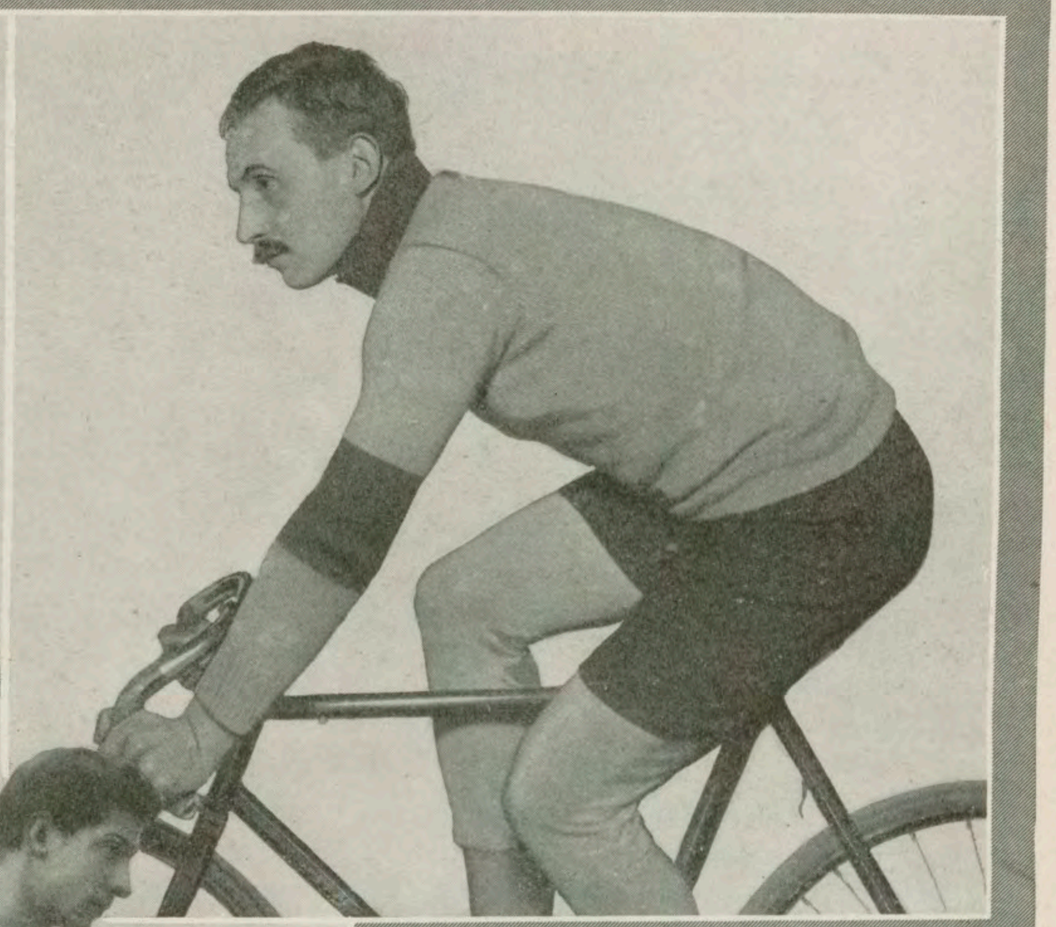
Le style, ou pour employer une expression plus en usage, la « qualité, d'exécution », doit être la préoccupation dominante du gymnaste qui, dans sa spécialité, veut devenir un artiste. Il ne s'accommode jamais « d'à peu près. »

GAUDIER,
ancien champion de France.



ASPECTS DIVERS DE LA BEAUTÉ DU STYLE

PAUL BOURRILLON
Le sprinter Paul Bourrillon fut certainement le coureur de vitesse français possédant le plus beau style, grâce à la souplesse de son effort.



LUCIEN PETIT-BRETON
Lucien Petit-Breton, le glorieux routier, le seul ayant gagné trois fois le Tour de France, est surtout un tacticien prodigieux.

ZIMMERMAN
Le fameux Yankee Zimmerman restera toujours comme l'exemple le plus parfait du styliste cycliste, dont la carrière fut incomparable.

LE STYLE CYCLISTE

PAR LUCIEN PETIT-BRETON

Il est extrêmement difficile de définir le style dans le cyclisme. Tel coureur qui semble posséder le style idéal n'obtient pas le rendement qui lui permettra de se classer parmi les champions, alors que tel autre, à l'allure désagréable et saccadée, se montre meilleur que tous ses rivaux. C'est pourquoi il serait très imprudent de généraliser, et je me contenterai de citer quelques exemples parmi les hommes les plus connus. Le style existe surtout en vitesse, c'est là qu'on peut le mieux l'apprécier, et c'est là qu'il est le plus facile, au moment de l'enlevage où tout l'être donne son maximum en même temps, à comparer avec celui d'un autre coureur. L'un pousse en force, l'autre en souplesse. Celui-ci ne semble pas donner un effort et avance terriblement, celui-là remue tous ses membres de façon désordonnée et se laisse dépasser.

On ne peut parler de styliste sans penser aussitôt à Zimmerman. Je ne l'ai pas connu et ne l'ai jamais vu courir. Je ne puis donc en parler que par ouï-dire. Il a laissé le souvenir d'un des plus prodigieux champions qui aient paru sur une piste. Oui, mais je n'ai jamais été absolument convaincu de sa supériorité écrasante. Certes, elle l'était ; mais à cette époque, l'entraînement cycliste existait à peine ou n'était nullement compris. Il était relâché, sans méthode et ceux qui le pratiquaient ne savaient pas obtenir le meilleur rendement de leurs moyens. Loin de moi l'idée de diminuer le grand Zim, mais il faut reconnaître que la plus grande partie de ses succès était due à la profonde connaissance qu'il avait de l'entraînement, connaissance qui manquait à tous ceux qui lui étaient opposés.

Plus près de nous, mais il y a déjà longtemps, Paul Bourrillon semble avoir été le plus pur styliste d'une époque qui comptait pourtant un grand nombre de véritables champions. Parmi les coureurs de ma génération, on ne peut prononcer le mot style sans évoquer aussitôt le nom du fameux nègre Major Taylor qui fut, sans conteste, le plus beau sprinter du cyclisme.

Ellegaard, dont tout le monde a présent à la mémoire la liste glorieuse des succès classiques qu'il a remportés, doit également prendre place parmi les stylistes, quoiqu'il lui manque un peu de volonté et de décision pour qu'il puisse être considéré comme un champion parfait.

En demi-fond, les stylistes sont plus rares, et pour cause, mais s'il faut à tout prix faire une sélection, je choisirai le trio d'Américains Michael, Elkes et Walthour.

Si l'on prend le mot style dans sa véritable acception, il est difficile de qualifier tel ou tel routier de styliste, car l'effort considérable qu'il doit fournir ne lui permet pas de conserver de l'élégance dans son allure, surtout lorsqu'il aborde une côte. Néanmoins, René Pottier peut être considéré comme le plus beau routier que nous ayons eu. C'était un homme vraiment stupéfiant : il grimpait les côtes les plus dures dans un style aisé, sans le moindre déhanchement, coulé, et ne semblait jamais ressentir une défaillance, tant il conservait son allure souple et facile. Et moi, qui ai souvent couru contre lui, je ne puis m'empêcher de me rappeler la stupéfaction et le réconfort, je l'avoue, que produisait sur moi la silhouette de ce regretté champion, lorsque je me sentais fatigué sur la route et que je le voyais continuer comme s'il était en promenade.

LUCIEN PETIT-BRETON.

RAGUENEAU
Ragueneau fut certainement notre meilleur coureur de demi-fond, avant le fameux Bouin.

LE STYLE

PAR JEAN

PERSONNELLEMENT, je ne me suis jamais trop préoccupé de ma foulée, de sa longueur, ou de la pose de mon pied à terre.

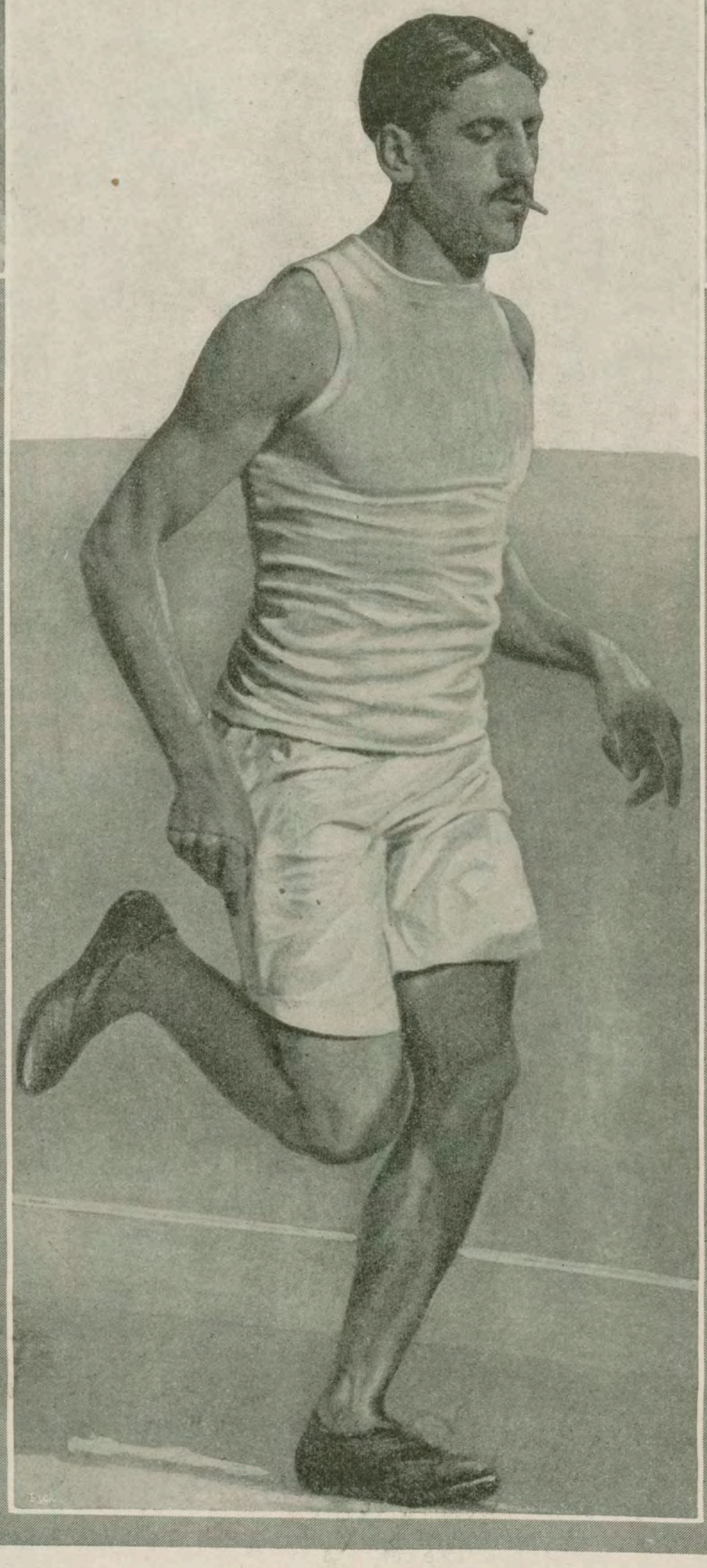
Les entraîneurs américains, tels que le regretté Mike Murphy et Lawson Robertson, faisaient certainement travailler le style de leurs poulains, sans exagérer toutefois dans cette voie.

Ils faisaient toujours effectuer à leurs coureurs de vitesse des poussées de trente à quarante mètres sur la pointe des pieds, durant lesquelles les sprinters cherchaient à allonger la foulée autant que leurs moyens physiques le permettaient.

Leurs mouvements étaient la plupart du temps accomplis en force, mais pleins de beauté athlétique; le pied venait frapper durement le sol, les bras ressemblaient à un moulinet fendant l'air, le corps, légèrement penché en avant, pour se redresser brusquement dans les derniers mètres, comme s'il s'agissait de passer un poteau ou de couper un fil.

J'ai souvenance de la finale du 100 mètres à la dernière Olympiade : sur cinq hommes qui y prenaient part, l'on aurait pu observer que chacun des finalistes couvrait la distance dans un style bien différent de celui des autres.

Alors que le vainqueur Craig avançait en force et que ses foulées ressemblaient à des bonds, celles de Meyer étaient rapides, mais courtes ; quant au Sud-Africain Patching, il donnait l'impression de ne pas s'employer et de courir un 400 mètres, tant ses foulées étaient droites et réglées. « Quel joli coureur ! » ne pouvait-on s'empêcher de



JEAN BOUIN
Jean Bouin, le meilleur pédestrian du monde, recordman de l'heure avec 19 kil. 021. — En haut, le Marathon des champions : Dorando mène devant Saint-Yves (1er), Shrubb, Longboat et Maloney.

HENRI SIRET
Henri Siret, spécialiste du Tour de Paris et des Marathons, est le plus remarquable professionnel Français.

EN COURSE

BOUIN

penser. Mais, je suis certain que Murphy ou Robertson auraient répondu : « Cela importe peu, puisqu'il est battu ! »

Le coureur de demi-fond présente beaucoup plus de régularité dans son style; ordinairement, ce coureur est grand et bien découplé; il en résulte forcément que ses foulées sont longues, mais pourtant l'on ne pourrait l'affirmer, car il n'est pas de type de coureur à pied.

L'allure du coureur de fond réclame beaucoup plus de naturel que celle des sprinters ; sa vitesse étant beaucoup plus réduite, les mouvements ne s'en trouvent que plus naturels.

Inversement au sprinter qui court sur la pointe du pied et en foulées, le stayer pourra marcher presque à plat et ignorer sa foulée. Il n'aura qu'à éviter de trop relever ses cuisses et s'efforcera de faire suivre à ses jambes un mouvement parallèle au sol. Il évitera ainsi une fatigue inutile, qui se produirait certainement s'il courait autrement.

Je ne cesserai jamais de recommander toujours d'être très naturel ; du reste, les jours où votre allure sera bonne, la forme ne sera pas loin. Lorsque je suis en pleine condition, mes jambes effleurent à peine le sol, mes bras se balancent aussi régulièrement que si un mouvement d'horlogerie les actionnait, et mon corps reste droit sans mouvements de hanches, comme cela m'arrive au début de la saison.

Eviter également de rejeter la tête en arrière, cela peut avoir une fâcheuse conséquence pour la facilité de la respiration.

JEAN BOUIN.

UNE PHASE DE RUGBY

L'équipier court au-devant du ballon ; on distingue ses déplacements successifs.

LE RUGBY

PAR JACQUES DEDET

Il n'est pas aisé de définir de façon concise, et dans des termes précis, ce que peut être le style dans la pratique du football rugby. Si l'on veut arriver à une définition exacte, il semble bien qu'il faille d'abord limiter la question.

Le premier point est d'éliminer du style proprement dit, ce que l'on a coutume de désigner sous le nom d' « allure », et marquer de façon nette la différence qui existe entre ces deux propositions : ce joueur a de l'allure, ce joueur a du style.

Avoir de l'allure c'est avoir *un* style, une façon particulière de jouer, qui peut être ou n'être pas compatible avec le style, mais qui, à l'encontre de celui-ci, vous individualise, vous caractérise parmi les autres joueurs, en bien ou en mal, d'ailleurs. L'allure est quelque chose de singulier, d'individuel, qui tient à votre tempérament, à votre physique, à votre nationalité, à votre exubérance ou à votre flegme, à vos dons naturels, à l'ensemble de vos qualités et de vos défauts... c'est *votre style*. Quelquefois ce style est très personnel, il suffit à vous créer un genre, une réputation.

On peut dire qu'un homme possède le style quand il fait *ce qu'il faut*, c'est-à-dire en toutes circonstances accomplit l'acte à accomplir sans le pousser trop loin, sans le laisser inachevé.

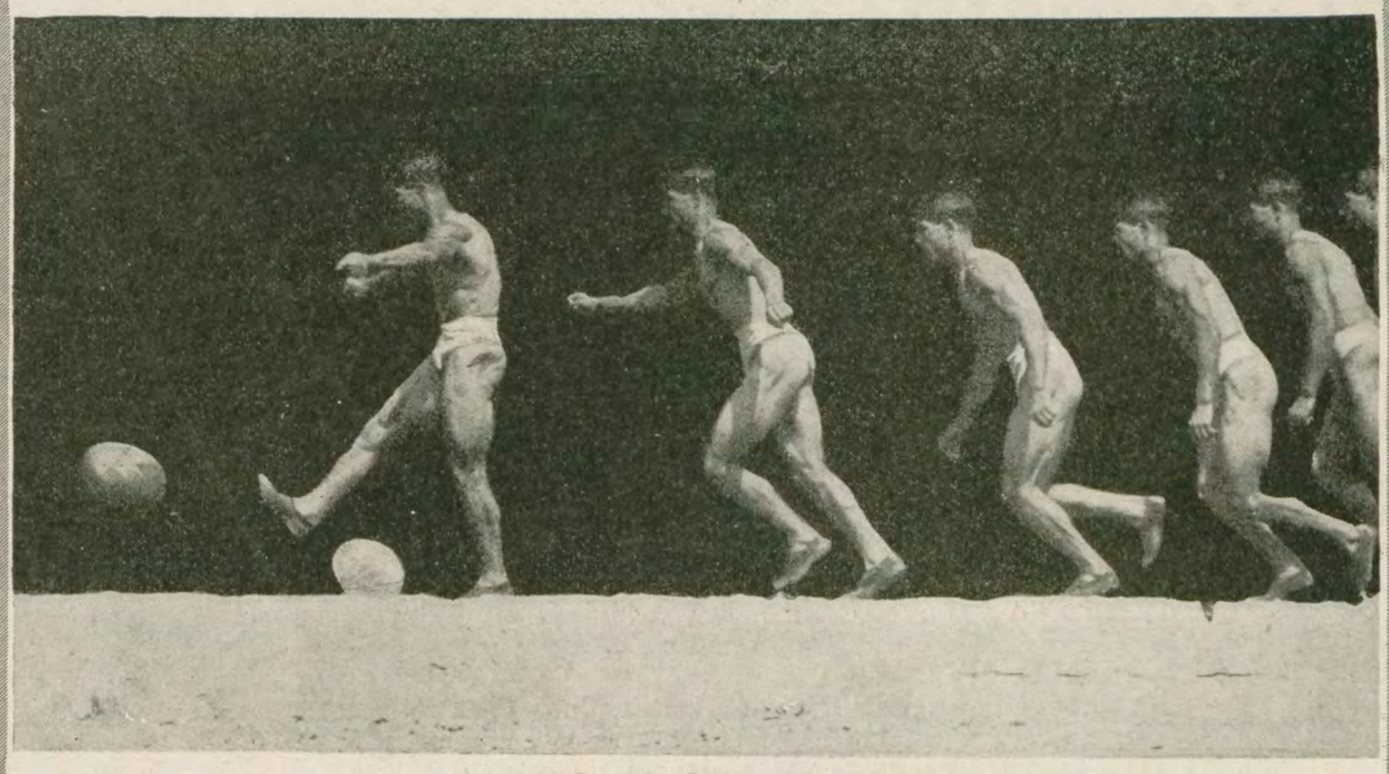
Et tout cela avec aisance, sans gaucherie, en ayant l'air quelque peu de se jouer, sans paraître se moquer cependant, sans forcer la note. Pas de raideur et pas trop de négligence, du laisser-aller où l'on sent le calcul, de l'élégance sans doute, mais dépourvue de gestes inutiles et prétentieux. L'initié seul comprendra combien vous avez dû travailler pour arriver à ce résultat, à cette modération.

A mon sens, il est encore une condition pour que l'on puisse affirmer qu'un homme a du style : il faut que ses actes, que tous ses actes, reflètent une certaine aménité dans leur rudesse, une certaine courtoisie, quelque chose comme ce qu'on appelle la *bonne éducation* dans la vie courante, de la correction de la tenue dans les circonstances heureuses...

JACQUES DEDET.

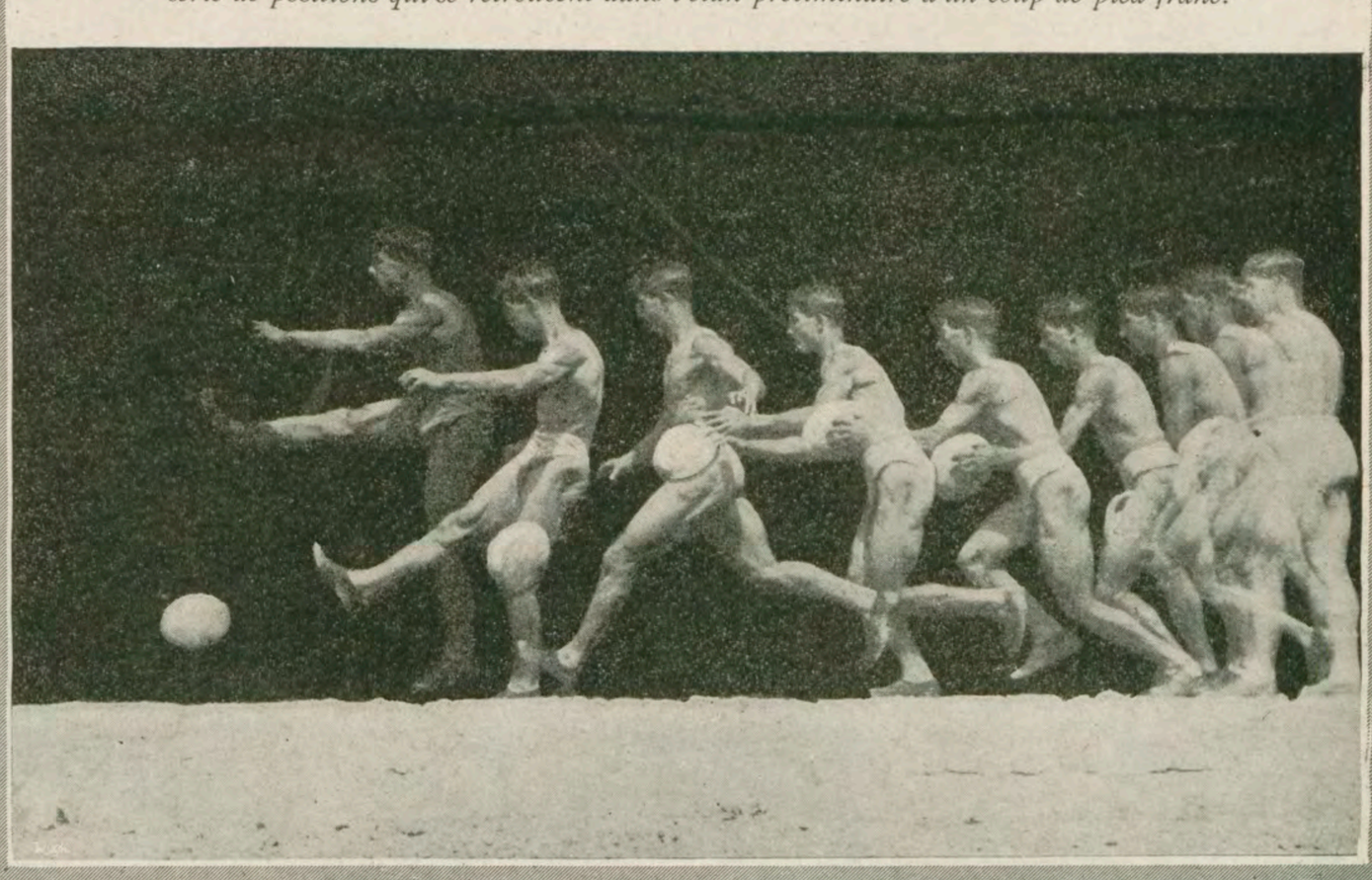
UNE PASSE AU RUGBY

Cette image curieuse détaille les attitudes des joueurs dans une passe du ballon. Venu à droite et saisi par un équipier, le ballon est envoyé à gauche, à un joueur qui le reçoit et renvoie à son tour à un co-équipier.



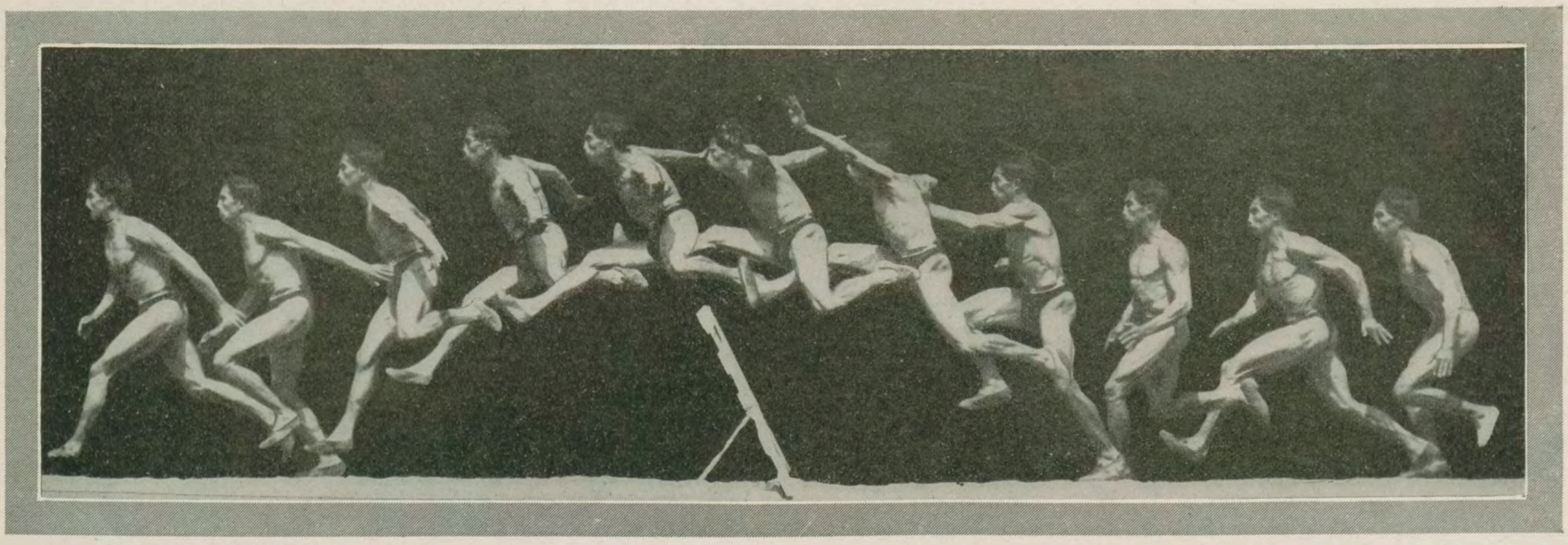
COUP DE PIED FRANC

Le style se retrouve dans tous les détails du mouvement. Cette chronophotographie enregistre une série de positions qui se retrouvent dans l'élan préliminaire d'un coup de pied franc.



LE STYLE [DU] FOOTBALL

Le style en rugby est quelque chose d'impersonnel et de très rare.



LE FRANCHISSEMENT DE LA HAIE

Ici, l'élégance athlétique du style se retrouve dans les attitudes de l'homme pendant la période de suspension. L'énergie dépensée, la souplesse et la vigueur, n'altèrent par aucune contraction la beauté de l'effort.

SAUTER? MAIS COMMENT LE BIEN FAIRE?

PAR GEORGES ANDRÉ, FRANQUENELLE ET MARQUELET

Pour bien sauter — en longueur, en hauteur et quels que soient d'ailleurs les sauts dont il s'agisse — il est indispensable de soigner sa « manière », son « style ». C'est en obéissant à cette préoccupation, dès le début, qu'on tire le maximum de rendement possible de ses moyens physiques. Négliger la qualité du style, est chez l'athlète l'indice d'une certaine-absence de goût et une faute qui relève en quelque sorte de la technique sportive, puisque cette négligence, considérée en dehors de tout souci d'esthétique, influe sur la valeur strictement sportive de la performance.

Le beau style est fait de simplicité, ce qui veut dire qu'il ne doit jamais s'adorner de mouvements dont la valeur positive, au point de vue du rendement de l'effort est inexistante. Tout mouvement, qui n'a pas techniquement sa raison d'être, sa valeur propre et bien définie, est fait au détriment du principe de l'économie de l'effort.

Enjoliver sa manière n'est pas augmenter l'élégance du style ; c'est céder trop souvent à la tendance critiquable d'impressionner la galerie par des moyens d'un goût douteux.

La vraie beauté se trouve dans la sobriété des gestes, dans l'art de nuancer l'effort, afin de régler, comme les circonstances le commandent, l'intensité de l'activité musculaire. En dehors de cela, c'est l'erreur sportive ou le désir inavoué de parader.

Le style est donc fait, avant tout, de l'utilisation la plus rationnelle de l'effort, en évitant tout geste, tout mouvement, toute attitude, non seulement inutiles, mais encore nuisibles à l'importance du résultat qu'on veut atteindre.

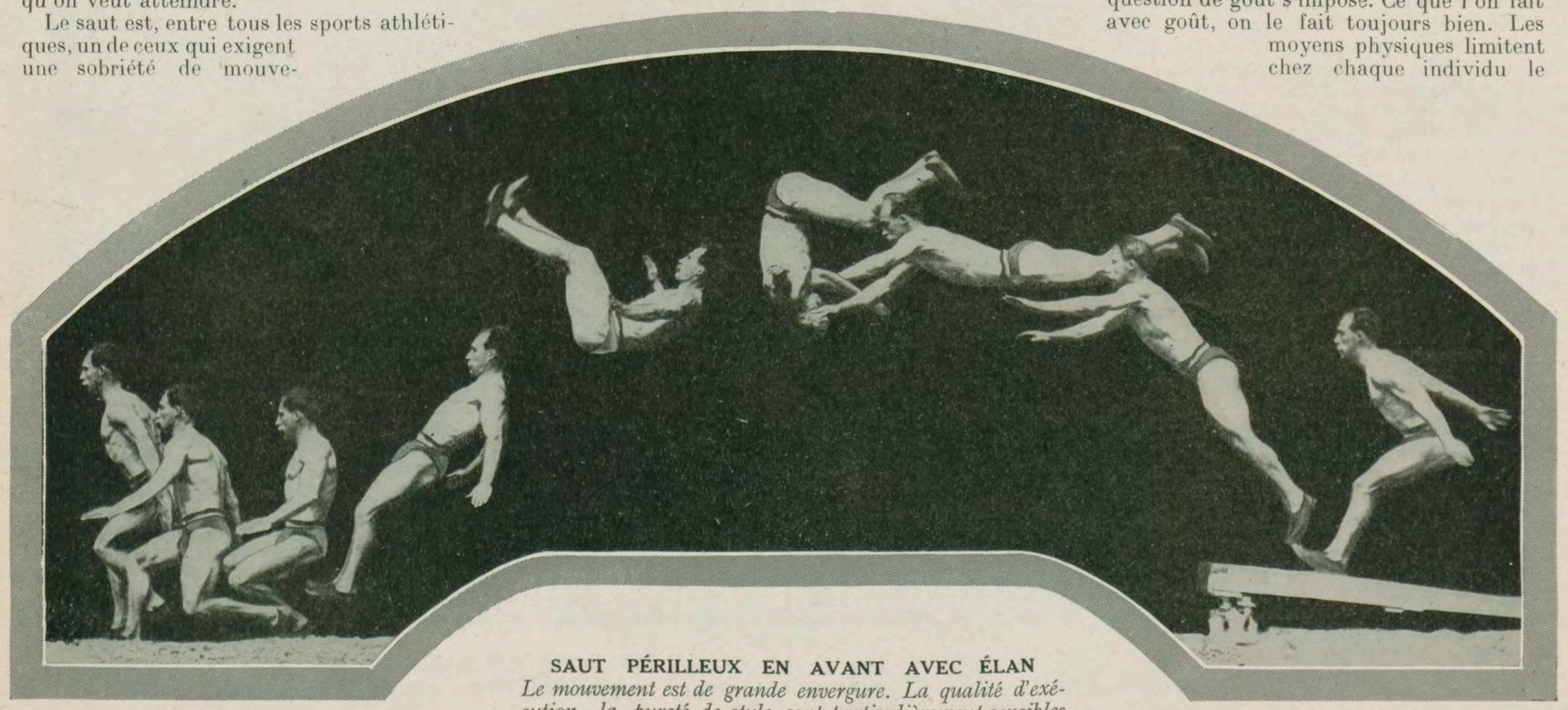
Le saut est, entre tous les sports athlétiques, un de ceux qui exigent une sobriété de mouvements bien disciplinée. C'est en s'observant sévèrement à ce point de vue, et en évitant, dès qu'on commence à pratiquer cet exercice physique, de contracter de mauvaises habitudes de style, qu'on arrive à bien sauter. La qualité de style n'augmente pas la valeur intrinsèque des moyens physiques d'un sujet. La nature fixe à chaque individu un maximum de puissance musculaire auquel il atteindra par un entraînement approprié à son tempérament, mais qu'il ne dépassera pas. Mais cette qualité de style est indispensable à l'athlète, s'il veut précisément tirer de ces moyens physiques limités l'utilisation la pluscomplète.

Quant à l'élégance, elle est un don ; mise au service d'un style techniquement pur, elle confère à qui l'a reçue la réelle et complète beauté athlétique. L'élégance tient à des causes diverses : harmonie naturelle des gestes, esthétique heureuse qui donne aux lignes du sujet souplesse et puissance. Ce sont les qualités qu'on porte en soi en venant au monde et qui interviennent dans le style de l'homme de sport.

GEORGES ANDRÉ.

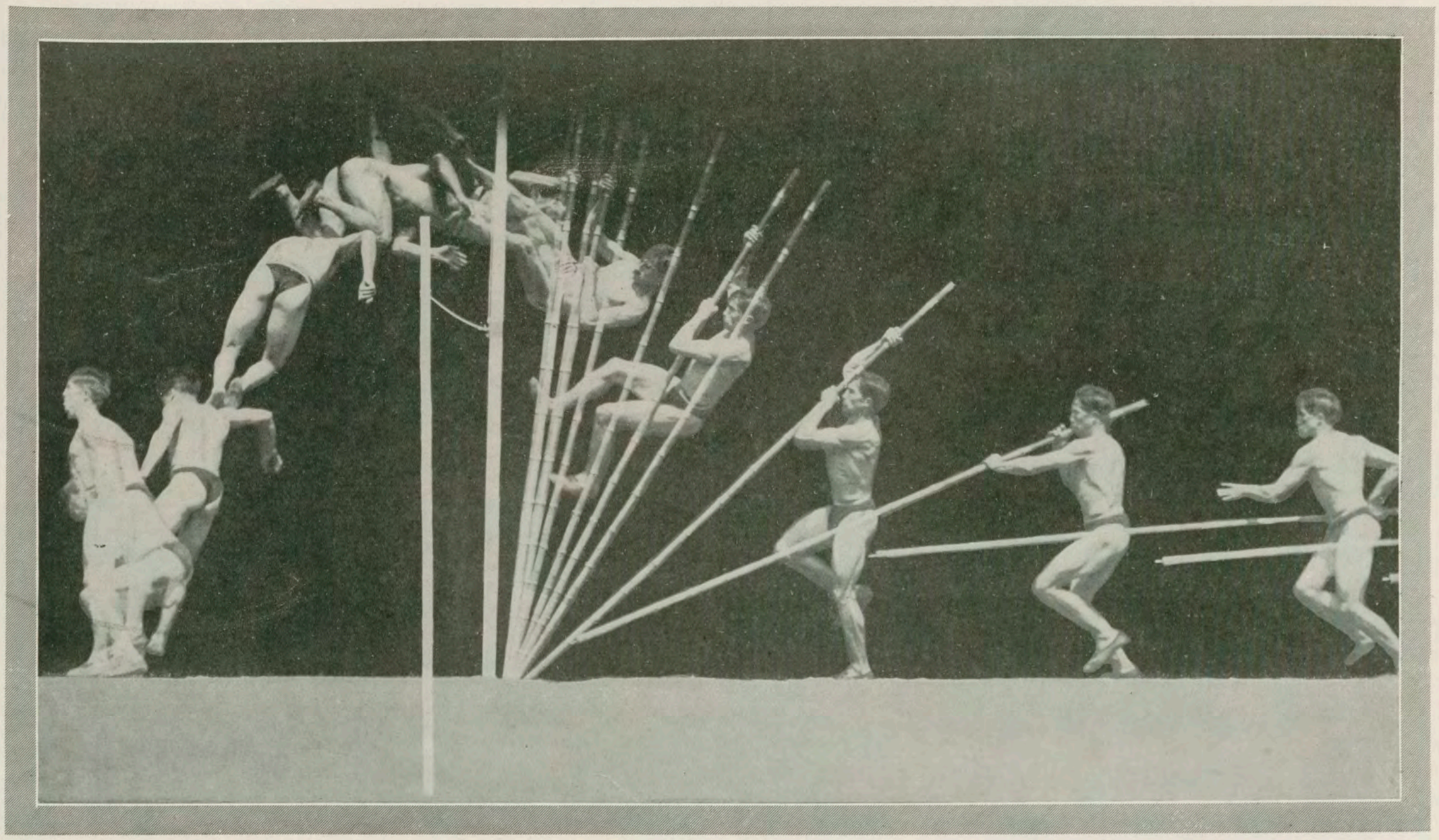
SAUT A LA PERCHE

Le saut à la perche est parmi les exercices physiques un exercice assez spécial. Comment s'y prendre pour y réussir? A cette question, il est difficile de donner une réponse précise et définitive. Tout d'abord la question de goût s'impose. Ce que l'on fait avec goût, on le fait toujours bien. Les moyens physiques limitent chez chaque individu le



SAUT PÉRILLEUX EN AVANT AVEC ÉLAN

Le mouvement est de grande envergure. La qualité d'exécution, la pureté de style, sont particulièrement sensibles dans les trois phases capitales de l'exercice : l'arrivée du corps à l'horizontale, le renversement et le retour à la position normale.



ANALYSE DES ATTITUDES

Cette chronophotographie du saut à la perche fixe une série d'attitudes de l'athlète. Les unes ont une riche valeur esthétique; les autres, au contraire, donnent une impression singulière et, examinées isolément, sont surtout remarquables au point de vue de la technique sportive.

résultat pratique de l'effort, mais la qualité du style, qui fixe la manière personnelle de chaque athlète, donne toujours une valeur sportive à la performance accomplie, même si elle ne menace pas les records.

Dans le saut à la perche, comme dans la plupart des sports, on n'obtient progressivement des résultats intéressants qu'en soignant son style et — toujours le même principe initial qui réapparaît — en s'attachant toujours à ne faire que des efforts rigoureusement utiles.

Tout mouvement qui n'a pas une valeur mécanique absolue est à éliminer. Si on le fait instinctivement, il est indispensable d'apprendre à s'en débarrasser. Le franchissement de l'obstacle grâce au secours de la perche est un exercice athlétique qui impressionne les spectateurs, d'autant plus que le passage se fait à une plus grande hauteur.

On n'y arrive qu'en apprenant d'abord à manier aisément l'engin qui vous aide, à le bien piquer en terre, pour prendre un point d'appui à la distance et avec la décision voulue, à donner le temps d'appel du pied, à imprimer au corps les déplacements qu'il doit fournir pendant les périodes d'élévation et de suspension.

Tout ce savoir, bien qu'ayant en somme un caractère technique, fait en réalité partie intégrante du style, puisque celui-ci ne peut exister si l'on ne connaît et si l'on ne sait appliquer les principes mécaniques du saut à la perche.

Ce n'est qu'en surveillant son style qu'on améliore sa manière, et c'est par l'amélioration de celle-ci qu'on arrive à fournir des performances progressivement supérieures, jusqu'à ce qu'on atteigne enfin la moyenne qu'on ne dépassera jamais parce que les moyens physiques ne le permettent pas.

FRANQUENELLE.

LE SAUT DU CHEVAL

Le franchissement du cheval, — soit en longueur, soit en travers, et quelle que soit la manière dont a lieu le passage, — est un exercice spécial aux gymnastes, et le style dans lequel on doit l'accomplir, s'il laisse place à l'élégance personnelle, n'en est pas moins indiqué d'une manière uniforme à tous les adhérents d'une même société.

La manière est d'ailleurs à peu près la même dans toutes les sociétés; les habitudes, les traditions, se transmettent de génération en génération, et créent un « style » que les anciens apprennent aux nouvelles recrues de la gymnastique.

Le franchissement du cheval doit donc se faire dans le style « gymnaste » et il faut entendre par là, en soignant les attitudes dans toutes les phases du saut, suivant des principes qu'il n'y a pas lieu d'exposer ici, mais que tous les jeunes gens affiliés aux sociétés de gymnastique connaissent bien.

Pour bien passer le cheval dans les différentes façons d'application courante, il faut perfectionner sa manière par un travail d'entraînement, sous la surveillance d'un moniteur qui, précisément, indique ce que les attitudes pourront avoir de défectueux, et de contraire aux principes classiques par quoi on apprécie, en gymnastique, le beau style.

Dès lors, on prend texte des indications, des critiques formulées par l'ancien, qui est apte à juger de la qualité du saut, et on améliore ainsi son effort dans le sens de l'élégance.

Le style dans le franchissement du cheval est essentiellement fait de souplesse et de légèreté. Il faut, en quelque sorte, donner l'impression qu'on voltige par-dessus l'appareil avec une aisance absolue. La puissance de l'effort ne doit guère se manifester que par l'énergique appel du pied pour quitter le sol, mais pendant toute la période de suspension et pendant la chute, la légèreté est la qualité dominante.

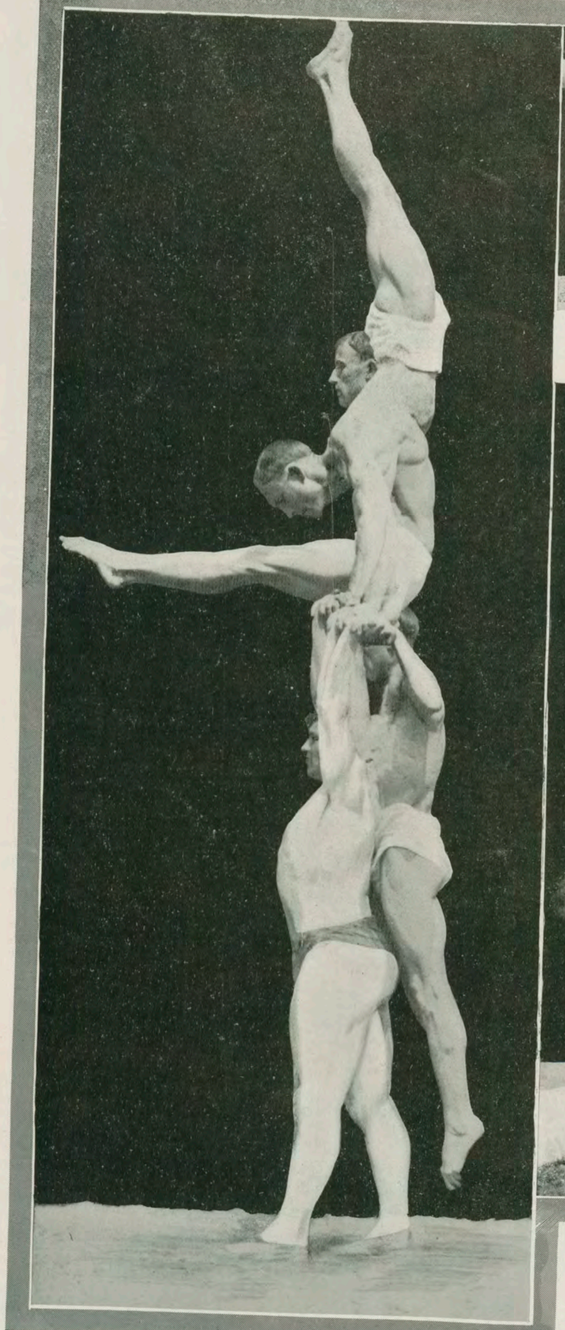
D'ailleurs, ce qui est applicable pour une des formes de l'exercice, l'est également pour les autres.

La qualité esthétique du saut est consécutive de l'élégance de lignes du sujet dans les différentes positions que prend son corps pendant l'exercice. L'homme mince, svelte, aux contours souples, se meut harmonieusement et son style se trouve ainsi y gagner naturellement en séduction.

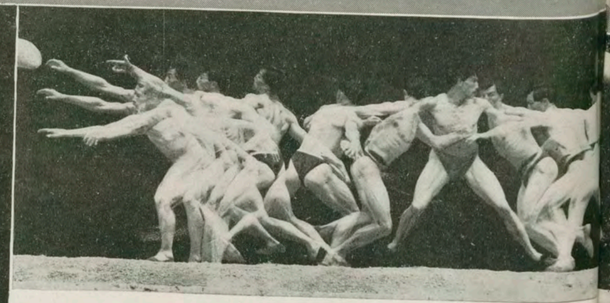
MARQUELET.

SAUT EN LONGUEUR

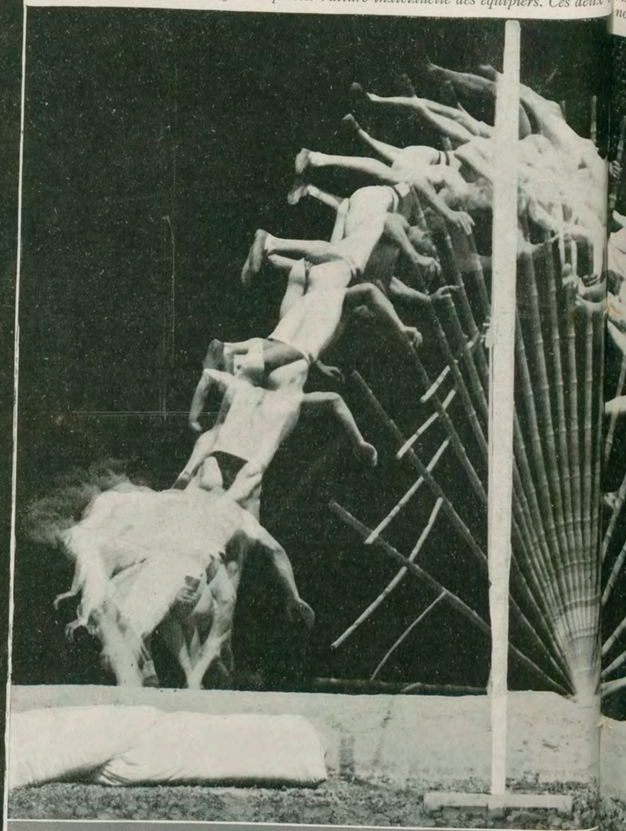
L'attitude est jolie; elle donne l'impression d'un effort persistant et élastique, qui influe sur la beauté général du style.



L'IMAGE DE L'IRRÉPROCHABLE
Cet exercice d'équilibre mains à mains, monté en force, donne la plus exacte idée de ce qu'est le style dans certains exercices physiques. Rien ne manque à la beauté impeccable du sujet dans toutes ses attitudes.



DEUX PHA
Sport violent, dans lequel il faut faire preuve d'une activité physique presque incessante souplesse du geste et précise l'allure individuelle des équipiers. Ces deux

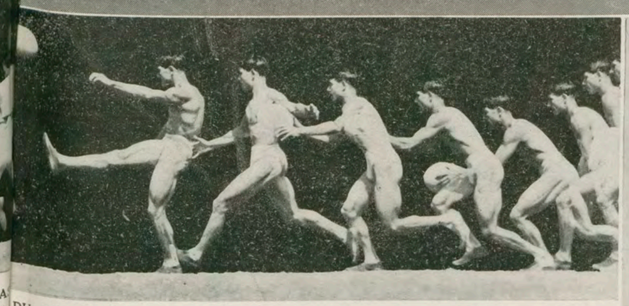


L'ANALYSE DU SA
Dans le saut à la perche, le corps de l'athlète se déplace par des mouvements de gra initial jusqu'à la chute, et engendrent des attitudes variées dont l'élégant enchaînem analyse du saut à la perche par la chronophotographie fixe la nat

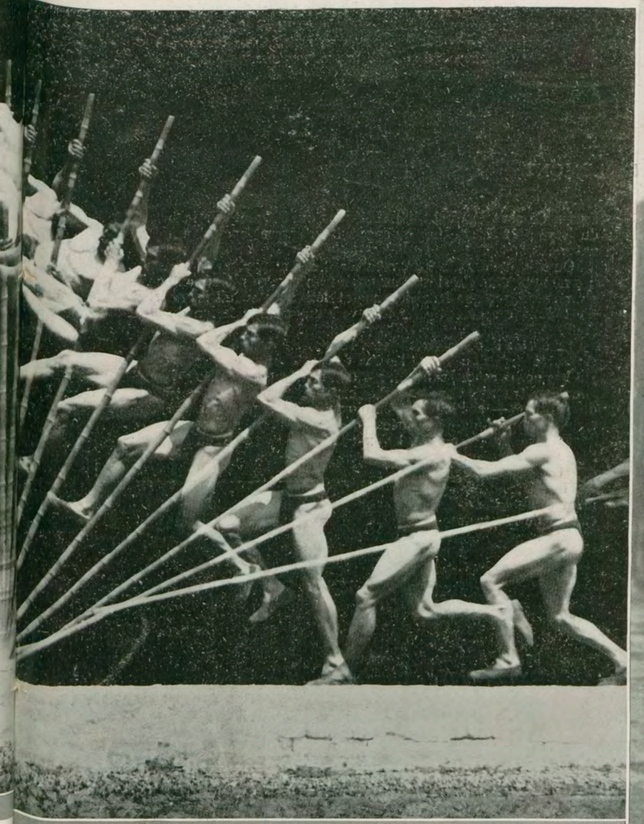
LE STYLE DAN

La beauté des mouvements, l'élégance du geste sont des qualités esthéti auxquelles l'athlète ne doit pas rester indifférent. Vaincre est fort bien, mais il mieux encore que la victoire soit aquise d'un style harmonieux et sobre.

C'est par le style que se précise le tempérament d'un sujet, son goût pour le sp qu'il pratique, ses tendances naturelles vers le « beau ». L'effort fourni avec élég



DU RUGBY
rugby entraîne, chez les joueurs, une variété d'attitudes par quoi s'affirment l'élégance et la nophotographies montrent la beauté du mouvement que l'œil ne soupçonne pas.

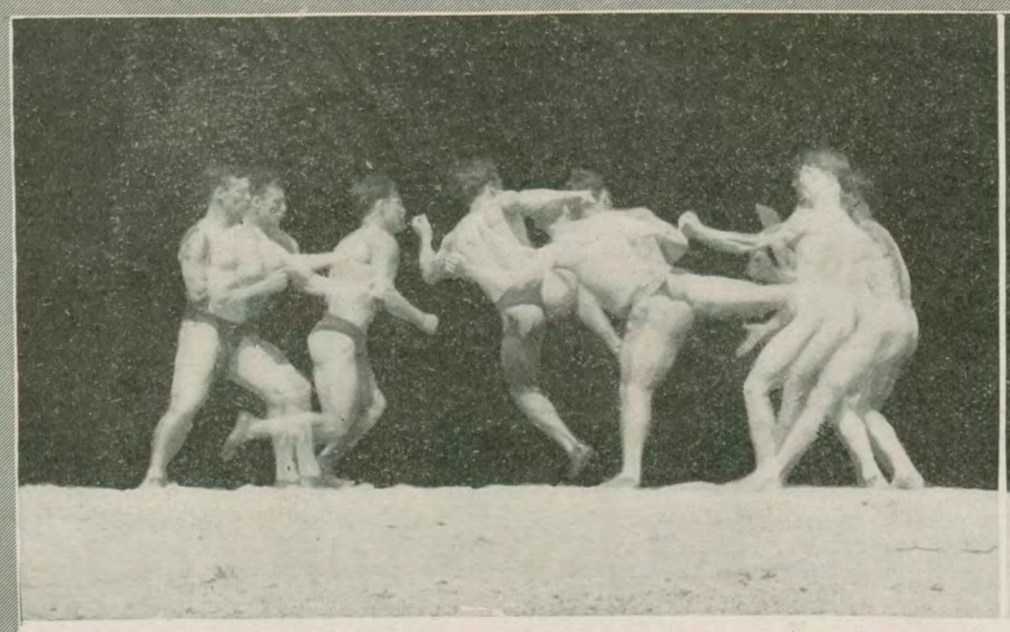


À LA PERCHE
envergure. Les positions successives du corps se transforment sensiblement, depuis l'effort constitue le style, susceptible, par sa réelle beauté, d'impressionner le spectateur. Cette très curieuse des mouvements du corps pendant la seconde phase de l'exercice.

L'EFFORT PHYSIQUE

dénote une grande possession de soi-même et une connaissance de la technique sportive parfaitement disciplinée, tout mouvement inesthétiquement accompli enlaidit l'effort athlétique et l'impression qui s'en dégage se trouve amoindrie aux regards du spectateur. C'est à son style, que l'on reconnaît le vrai champion et c'est grâce à lui, qu'il parvient à s'imposer aux foules qui l'admirent.

FLÉCHISSEMENT DU STYLE DANS L'EFFORT INSUFFISANT
Une circonstance fortuite, tel un effort qui n'apporte pas le résultat que le sauteur à la perche en attendait, peut entraîner un fléchissement de style, l'athlète estimant inutile de persévérer.



LE TRAVAIL DES JAMBES EN BOXE FRANÇAISE

La boxe française se prête à une jolie diversité de mouvements, où l'élégance de style se fait sensiblement sentir. L'activité combative des jambes est prétexte à d'impressionnantes attitudes sportives.

COUP DE POING ET SA PARADE

Le coup de poing donne lieu à un déplacement où l'esthétique prend une grande valeur. Dans la boxe française, le punch ne ressemble nullement à celui de la boxe anglaise.

LE STYLE EN BOXE FRANÇAISE

PAR CHARLEMONT

Le « style » joue un rôle de premier plan en boxe française. Frapper, esquiver, parer avec netteté et à propos, avec une compréhension exacte des différentes phases de la situation dans laquelle on se trouve est fort bien, et c'est même pratiquement l'essentiel, mais il y a manière de le faire, et la boxe française exige que l'activité physique, l'effort combatif, s'expriment par des gestes élégants, par des attitudes aussi complètement belles que possible.

Indépendamment de la valeur technique, le beau style qui précise le tempérament du boxeur, s'exprime toujours par l'harmonieux enchaînement des mouvements, et quand la liaison qui les unit les unes aux autres, est... moelleuse en demeurant énergique, d'une puissance souple et bien réglée, indice d'une parfaite possession de soi-même, on peut affirmer que le style se manifeste sous l'aspect de la plus réelle beauté.

Quelle qu'aisée que soit la « manière » d'un boxeur, et si grande soit aussi l'habileté qu'il apporte à tirer le maximum d'utilisation de ses moyens physiques, il lui faut compter avec sa conformation générale, la vigoureuse souplesse de ses mouvements, l'harmonie de ses élégante lignes. Ce sont là qualités esthétiques qui influent sur la beauté du style, et c'est ici qu'apparaît l'œuvre exclusive de la nature.

On sait que certaines des attitudes qui font partie de la gamme des mouvements classiques en boxe française se retrouvent en la statuaire parce que leur élégance athlétique a séduit les artistes. C'est dans ces gestes qu'il faut voir une manifestation du beau style.

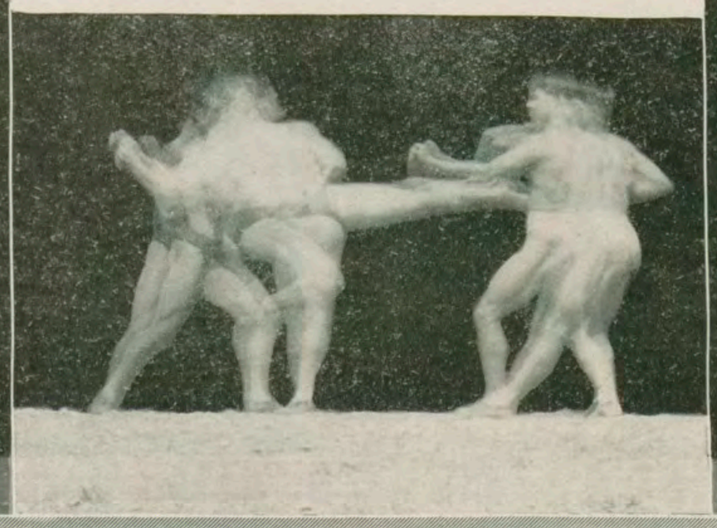
La diversité des mouvements, la rapidité des déplacements du corps, la précision dans l'activité combative des bras et des jambes ne sauraient, sans donner une fâcheuse impression d'inélégance, se traduire par des gestes heurtés, décousus, saccadés, qui donneraient — si l'on peut employer cette expression comparative — l'impression d'une mécanique aux rouages mal réglés.

En boxe française, l'effort s'exprime en souplesse et en légèreté; l'énergie les seconde, et le beau style est fait d'une harmonieuse association de ces trois qualités.

CHARLEMONT.

LE PREMIER MOUVEMENT

Position de début du coup de pied.

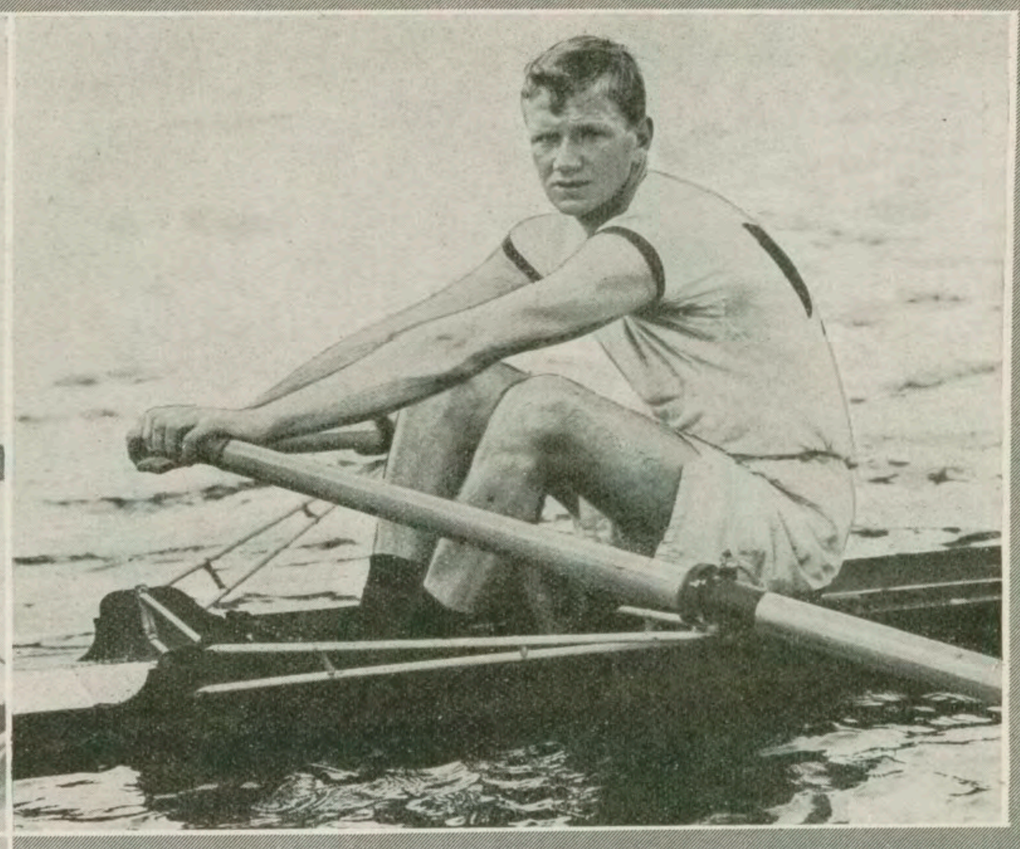


L'ASSAUT

Chronophotographie d'un match.

LE COUP DE PIED

Départ du coup de pied de flanc.



ARNST ET BARRY

Arnst (en haut), *trois ans Champion du monde et Barry* (en bas), *son vainqueur.*

MAC WILLEY

Le fameux rameur de Tasmanie, vainqueur cette année à Henley de la grande épreuve des Diamonds Sculls.

LE STYLE EN ROWING

PAR ALEXANDRE LEIN

L'INSOUCIANCE du beau style chez un rameur est à la fois une faute de goût et un témoignage d'ignorance technique du coup d'aviron.

Il n'y a pas plusieurs styles en rowing, il n'y en a qu'un, c'est celui par quoi on retire la meilleure utilisation de l'effort et qui, par conséquent, permet de réaliser la plus grande vitesse. On atteint, on approche de très près, ou l'on reste éloigné de cet idéal d'utilisation et c'est ce qui détermine chez chaque individu le degré de qualité du style.

L'aviron est un sport dans lequel la souplesse, l'art de s'allonger exclusivement dans le sens horizontal jouent un rôle prépondérant ; et la souplesse est toujours une forme élégante de l'activité physique. Une application parfaite de la technique du coup d'aviron a pour comme corollaire la belle esthétique des mouvements souples, rapides, et liés les uns aux autres dans un enchaînement rythmique.

L'évaluation de la valeur du style est conséquemment fournie par la science plus ou moins caractérisée du coup d'aviron et par le résultat pratique qu'un rameur parvient à en tirer.

En rowing, le geste inutile, le mouvement mal fait, soit parce qu'il a trop d'ampleur, soit parce qu'il est étriqué, sont contraires, quels que puissent être — s'ils en ont ? — leur qualités esthétiques.

Tout ce qui est contorsion du buste, déplacement violent et heurté du corps, effort exprimé jusqu'à l'outrance pour lui donner une signification apparente et trompeuse, va à l'encontre du style.

L'effort doit être fait en souplesse. C'est ce qui caractérise sa valeur athlétique et pratique, ce qui ne l'empêche pas de donner une réelle impression de puissance, d'une puissance très réglée, très disciplinée, comme elle doit l'être.

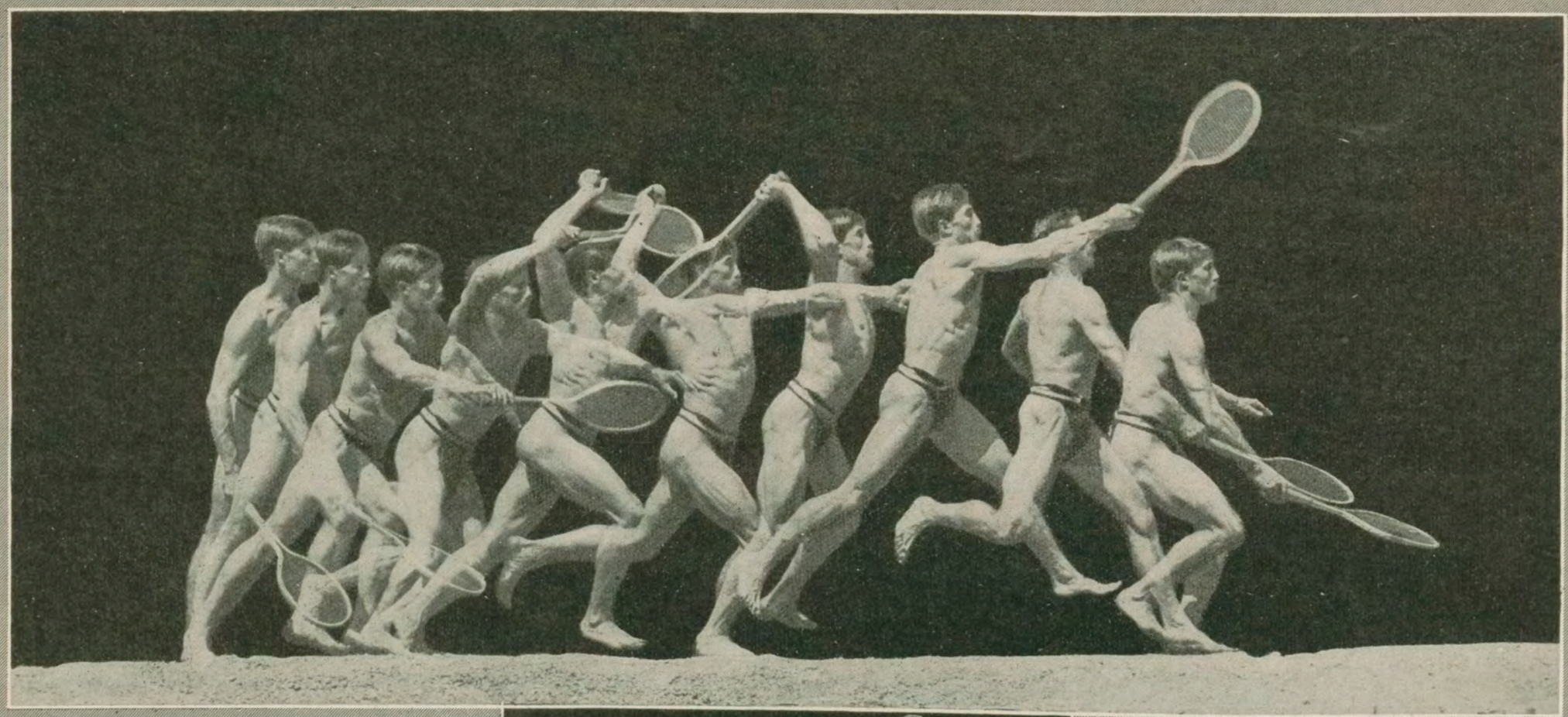
Pour que le style vaille d'être qualifié de beau, il va de soi qu'il faut qu'il traduise une dépense utile d'énergie musculaire. Il n'a sans cela d'autre valeur que l'élégance du geste ; c'est « faire du style » sans avancer et dès lors se livrer à une manifestation purement platonique.

L'aviron est le sport dans lequel le jeune homme cède le plus facilement à ses défauts naturels. Et le mieux doué pour l'aviron, celui qui y apporte même un goût très sincère en a sa part comme les autres. Ces défauts, dont l'influence se fait si sensiblement sentir en bateau, il faut les corriger, les faire disparaître à tout jamais, et ce résultat ne s'obtient que par un travail sévère.

Un style défectueux, au service de qualités physiques supérieures, est une menace permanente des plus amères désillusions.

Le style s'acquiert d'abord par une éducation première bien conduite sous la surveillance d'un ancien dont les conseils aient une réelle autorité, puis en cherchant intelligemment à améliorer sans cesse sa manière, c'est-à-dire en ne vivant pas exclusivement sur l'acquis, mais en travaillant continuellement, en soumettant ses efforts et le rendement qu'on en obtient à une perpétuelle observation, afin de leur faire subir, s'il y a lieu, une transformation avantageuse et qui permette d'aller plus vite.

ALEXANDRE LEIN.



ESSAIS CHRONOPHOTOGRA

Le tennis est un sport qui se prête, soit dans de grande amplitude, à des

LE STYLE

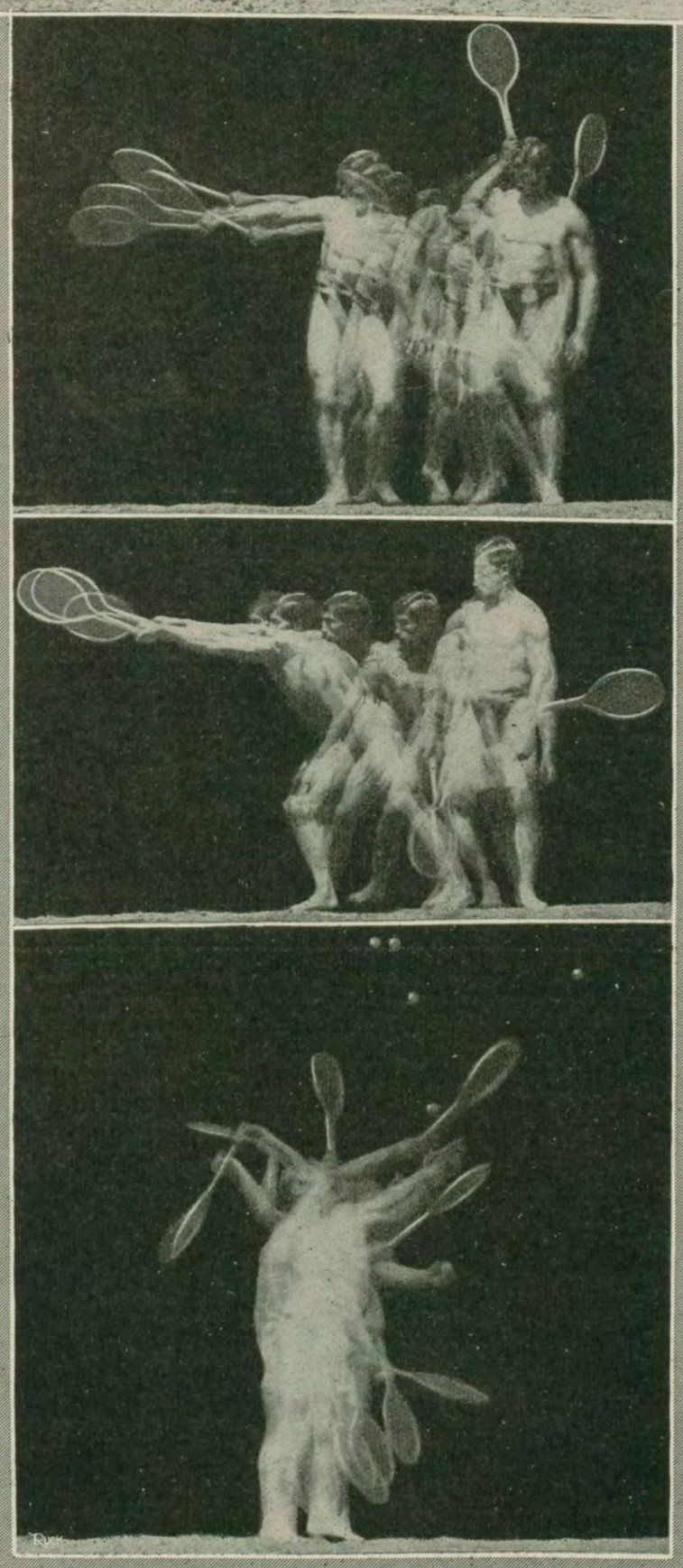
PAR Mlle MARGUERITE

Le style, en tennis, est fait de l'élégance des mouvements mise au service d'une connaissance parfaite du jeu, et ce style ne peut être réellement beau que si la science du joueur approche de la perfection. La diversité des coups, la façon dont ils se présentent, la nécessité de prendre spontanément une décision et de l'exprimer par des déplacements rapides, par des coups de raquette donnés sous des formes variées, prêtent souvent à des attitudes élégantes, à des gestes esthétiquement heureux, à une harmonie de mouvements empreints d'une jolie allure. Il est, par contre, des circonstances dans lesquelles la façon dont il faut donner la réplique à l'adversaire entraîne à des inflexions du corps assez inattendues, d'apparence quelquefois même un peu inesthétique. Mais ce sont là nécessités du jeu, auxquelles il faut se soumettre sans se préoccuper de la beauté du geste. Un joueur de style n'est, en réalité, jamais disgracieux quand les mouvements qu'il doit fournir ne prêtent pas à l'élégance.

Le style reflète le tempérament du sujet.

Il témoigne de son intelligence du jeu, de son goût, de sa personnalité. Un beau style est toujours intéressant aux regards du technicien qui connaît toutes les difficultés, toutes les surprises que réserve le tennis; il séduit le spectateur profane, rarement insensible à la grâce simple, précise et savamment calculée des mouvements.

Ces idées générales et rapidement résumées sont celles, en somme, que peut suggérer le style dans presque tous les sports. Et, l'on peut dire aussi que le style, s'il prétend à la réelle beauté, doit se suffire d'une grande sobriété de mouvements par la mise en œuvre des seuls efforts strictement utiles, et que tout ce qui est geste de fantaisie est à la fois une erreur de goût



QUELQUES COUPS DE RAQUETTE

PHIQUES SUR LE TENNIS

les gestes retenus, soit dans les mouvements attitudes sportives très élégantes.

EN TENNIS

BROQUEDIS

et souvent le témoignage d'une connaissance imparfaite de la technique du jeu.

L'élégance innée fait naturellement sentir son influence sur le style. Elle lui donne cette séduisance si prenante, à laquelle cède volontiers cette catégorie de spectateurs qui n'analyse pas les détails du jeu, parce qu'il en ignore les subtilités, mais l'apprécie essentiellement par les manifestations extérieures qui s'en dégagent. L'élégance implique une grande aisance des gestes, mais la réciproque n'existe pas *à fortiori*, parce qu'au tennis, comme dans bien des manifestations actives de la vie, on peut avoir de l'aisance sans être nécessairement élégant.

Les qualités naturelles de style ne peuvent se manifester dans le sens de la réelle beauté que lorsqu'elles ont été disciplinées par le travail. La justesse de coup d'œil, le sentiment de la distance, l'habileté à se débrouiller rapidement en présence des situations difficiles, la subtilité à pénétrer la tactique de l'adversaire et à lui dissimuler la sienne, constituent une richesse de connaissances techniques, une intelligence générale du jeu, une qualité d'initiative personnelle qui, jointes à l'élégance du geste, permettent d'atteindre à un style que l'on peut qualifier de réellement pur, parce qu'il est fait en même temps d'une heureuse harmonie de mouvements et d'une science très exercée.

Pour en arriver là, il faut beaucoup travailler et beaucoup observer aussi. La leçon de l'exemple est précieuse, quand on sait en retenir ce qui s'en dégage d'intéressant.

Mais ces réflexions incidentes sont peut-être tout à fait en marge de la question. Les généralités qui les précèdent s'en rapprochent de plus près, parce qu'elles envisagent ce qu'on appelle couramment le « style ».

MARGUERITE BROQUEDIS.

LE STYLE AUX ARMES

PAR LUCIEN MÉRIGNAC

L'ESCRIME est de tous les sports, celui qui réclame le plus de tenue, le plus de race, pourrait-on dire. Jadis on le comprenait et l'escrimeur tâchait à bien faire ; aujourd'hui, on l'oublie volontiers. La qualité des armes s'en ressent et les belles traditions de tenue qui donnaient si grande allure aux armes françaises disparaissent de jour en jour. Il n'y a pas en escrime de technique vraiment complète si elle n'est pas disciplinée par la beauté du style. Le style de l'escrimeur, indépendamment de la science des armes, témoigne de son goût, de son attirance vers le beau. Quiconque se contente d'armes médiocrement faites, quiconque se débarrasse volontairement des préoccupations esthétiques dont doit s'embellir ce sport élégant par lui-même et par tradition, peut être un escrimeur difficile, mais ne sera jamais un artiste. Le sens pratique, la nécessité de toucher l'adversaire et d'éviter sa pointe ne peuvent être contestables, et l'on conçoit fort bien qu'ils constituent la préoccupation dominante d'un tireur. Mais, comme dirait le prince d'Aurec, « il y a la manière », qui est loin d'être négligeable ; et c'est elle qu'on néglige trop souvent. Le défaut de tenue apparaît toujours ; il est des sports où il n'a une importance esthétique qu'assez effacée ; en escrime il est particulièrement choquant parce qu'aucun subterfuge, aucun artifice de mouvements, ne pourront en réalité, le dissimuler.

Une vaine agitation sur la planche ne masque pas la pauvreté du style, qui est fait de l'application précise, sobre et élégante de la technique des armes. Le style reflète les conceptions de la pensée, il les exprime, il les traduit par des mouvements, par des gestes où se retrouve la nature des impressions auxquelles obéit l'escrimeur. La nervosité, le manque de sang-froid, l'incohérence, l'incertitude du jugement s'extériorisent par le style.

Le beau style n'est pas en escrime, une qualité innée au sens absolu du mot. Il faut beaucoup de travail pour l'acquérir, beaucoup de travail mis au service des qualités naturelles qu'on porte en soi : l'intelligence des armes, une conformation physique heureuse, une souplesse harmonieuse et séduisante de lignes qui, évidemment, pèsent dans la balance pour faire ce qu'on appelle un tireur complet, bien sur la planche, connaissant toutes les ressources de son sport, et les appliquant avec la juste note d'élégance qui fait de lui un tireur « racé ».

Le style doit trouver son apparence impressionnante sans jamais s'adorner de gestes contraires aux nécessités du moment. Il doit puiser son relief, son allure, dans les seuls mouvements auxquels la connaissance des armes attribue une valeur précise et strictement utile. L'effet cherché en dehors de cette préoccupation, se traduit par une agitation stérile, peut avoir une certaine allure esthétique, mais il égare le jugement du profane, le fausse et ne peut pas être considéré comme « beau style », parce que cette manifestation étalée du geste conserve un caractère purement théâtral et ne porte en soi aucune signification utile.

Comment adapter à l'escrime les moyens naturels qu'on possède — qualités plastiques et compréhension des armes — de telle manière qu'on fasse fort et beau ? Par un travail long et régulier, il n'existe pas d'autres procédés. Autrefois on s'astreignait à ce travail, aujourd'hui on ne veut plus, on n'a plus le temps de s'y soumettre. L'élève échappe prématurément à la férule du maître. Livré à lui-même, incomplètement débarrassé des défauts originels qu'il a — et personne n'en est exempt — il cède à son tempérament, il se laisse aller, ne se surveille pas, néglige de faire état des observations qui lui ont été faites, des indications qui lui ont été données dans le but de corriger ce que sa manière pouvait avoir de défectueux, de nuisible, et cet abandon à soi-même réveille et précise les incorrections de nature à altérer la pureté de la tenue et la beauté du style.

Tels sont les résultats d'un travail insuffisant.

Malheureusement trop nombreux sont les jeunes gens, d'ailleurs bien doués — ce qui aggrave leur cas — à qui répugne de s'astreindre à un exercice suivi. La somme de travail à fournir les épouvante.

Mon père, Louis Mérignac, ne nous cachait pas autrefois sa façon de penser, quand certains matins nous ne mettions pas toute l'ardeur désirable à effectuer le labeur sérieux qu'il attendait de nous.

L'escrime est un sport de finesse, et de décision. Promptitude de jugement, rapidité d'exécution, ce sont là qualités qui ne s'acquièrent pas du jour au lendemain. Il faut que la mécanique obéisse spontanément à la pensée et pour qu'elle le fasse bien, il importe qu'elle soit admirablement réglée, qu'elle n'agisse pas par à-coups, que son action ne soit pas décousue, heurtée, inégale ; qu'elle soit disciplinée dans un sens utile, qu'elle agisse sous une apparence séduisante, impressionnante par sa précision, sa souplesse, sa puissance élégante, sa subtile finesse, en un mot qu'elle ait du « style ».

La suprême élégance de style est rarissime, on en cite peu d'exemples ; il est à craindre qu'en raison des tendances actuelles, elle ne reste plus bientôt qu'à l'état de souvenir.

LUCIEN MÉRIGNAC.

LOUIS MÉRIGNAC

LE FRANCHISSEMENT DE LA RIVIÈRE

Le style en équitation, fait d'une élégance naturelle mise au service de profondes connaissances techniques, ne se rencontre que chez le véritable homme de cheval dont l'allure est toujours parfaite, telle celle du cavalier qui franchit cette rivière.

LE STYLE A CHEVAL

PAR MOLIER

Le style ? Il s'agit ici, bien entendu, de lui trouver une définition générique, en dehors des manières caractéristiques propres aux différentes races de cavaliers. C'est donc s'en tenir à l'acception française du terme, et dès lors il est excessivement difficile de donner une définition du style en ce qui concerne l'équitation.

Doit-on considérer le style au point de vue de la façon dont le cavalier applique toutes les ressources de la technique de son sport ?

Faut-il, au contraire, négliger ce côté scientifique de la question pour ne voir dans le style que la tenue en selle, l'élégance et l'aisance générales des mouvements ? Et déjà, à ce propos, une remarque incidente intervient. Un cavalier peut avoir de l'aisance sans être nécessairement élégant. Et s'il est élégant, témoigne-t-il *a fortiori* d'une réelle aisance ? Oui.

En réalité, chaque individu possède à cheval une allure qui lui est personnelle, et cette allure-là, plus ou moins heureuse, plus ou moins séduisante, constitue ce qu'on appelle son style. Le style n'est réellement complet que lorsque l'élégance de la tenue et des gestes est mise au service d'une connaissance parfaite de la technique équestre. L'homme de cheval né, le cavalier de race est toujours un écuyer de style, alors même que la nature ne lui aurait pas donné la « ligne » qui joue un rôle si important dans la question du « chic » à cheval. La séduction qu'il dégage n'est pas du domaine de l'élégance pure, mais il donne l'impression très caractéristique de l'unité, de la solidité de son style en restant toujours égal à lui-même aux trois allures, et mieux encore dans les cas difficiles, en présence desquels un cavalier non affermi se trouve désemparé. La nervosité, l'inquiétude, jettent le désarroi dans la correction fragile de la tenue à cheval.

Peut-être attribuera-t-on exclusivement ce désordre momentané des attitudes en selle à une éducation équestre imparfaite; d'après nous, il faut voir aussi dans ce flottement fâcheux un témoignage irrécusable de la médiocrité de style.

Le chic à cheval est indéniablement consécutif d'une esthétique heureuse des « lignes » du cavalier, puisqu'aussi bien le profane, à qui les finesses de l'équitation échappent, juge exclusivement d'après l'impression première que lui donne l'écuyer. L'art équestre est fait de nuances perceptibles pour les seuls connaisseurs. Ces nuances-là, le grand public, qui s'attache surtout aux extériorités très apparentes, ne les voit pas. Il cote exclusivement le cavalier d'après sa silhouette, et ne tient compte, dans son jugement, que de l'élégance des formes, du charme que peut dégager le geste dans sa simplicité et dans sa sobriété aisées.

Oui, le chic à cheval précise ses exigences au point de vue de l'élégance des lignes, qui jouent leur rôle dans l'élégance du style. L'homme long, mince, fuselé, est esthétiquement taillé pour faire un homme de cheval.

Mme LA COMTESSE DE G...

Le charme naturel, l'élégance souple et racée des attitudes donnent à l'amazone, cette grande allure à cheval, qu'on porte en soi, et à laquelle on ne peut jamais s'adapter.

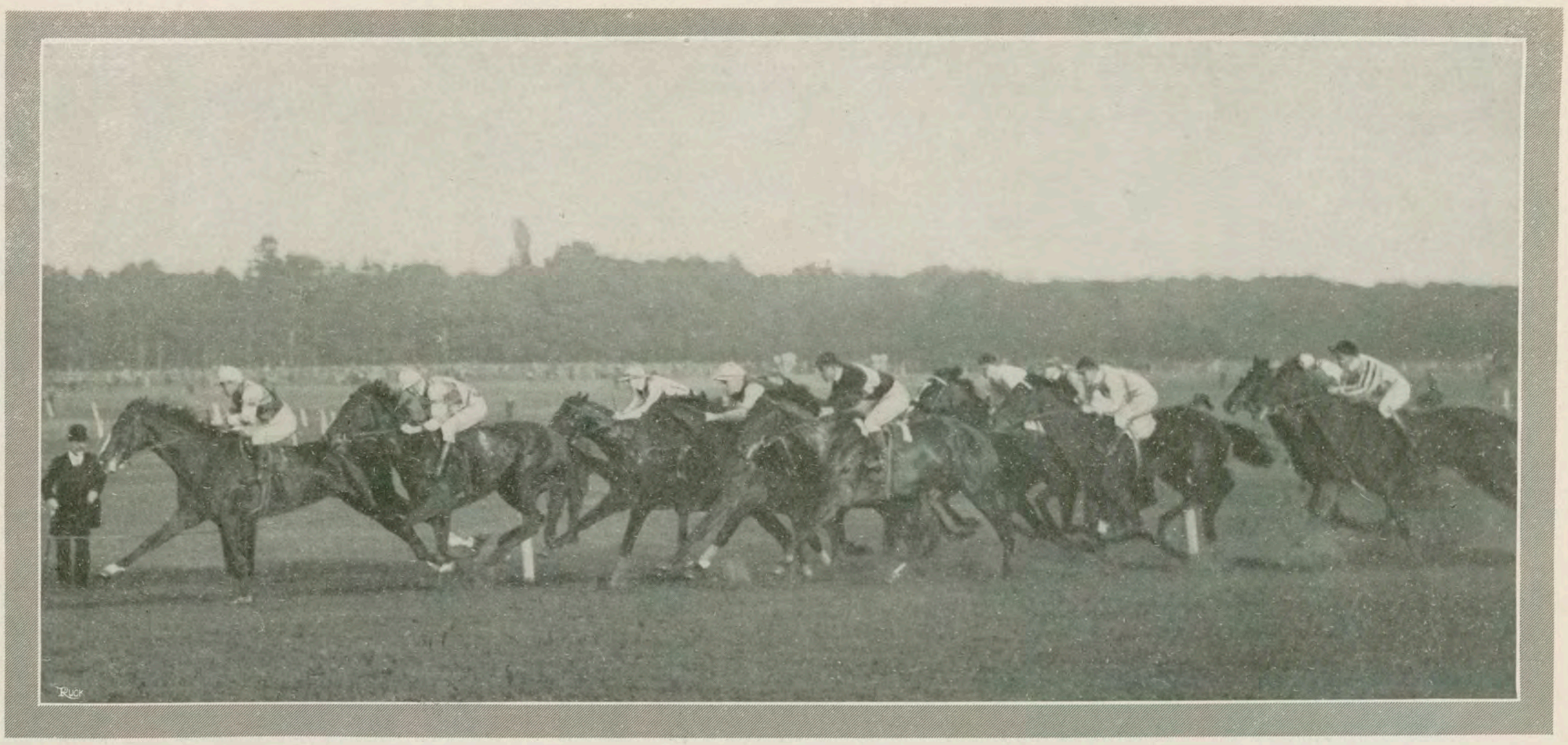
L'élégance acquise par une faculté laborieuse d'assimilation, par une observance rigoureuse de soi-même, permet, dans une certaine mesure, et en escamotant adroitement certains défauts naturels, d'améliorer la qualité des gestes. Le style en subit une influence évidente mais il n'atteint jamais à la réelle pureté.

L'élégance est un don qu'on reçoit en naissant ; elle n'est jamais acquise, au sens absolu dans lequel il la faut entendre, par une surveillance même rigoureuse de soi-même. Une question de mode intervient en outre qu'il y a lieu de ne pas négliger. La tenue de cheval subit de temps à autre des transformations plus ou moins heureuses, et rares sont les gens à qui toutes les coupes de vêtement seyent également bien.

En somme, il n'y a pas en équitation un style nettement défini; la technique équestre, le sentiment du cheval, sont des nécessités primordiales pour un cavalier qui veut être considéré comme montant dans un style très pur. La façon d'appliquer ces connaissances techniques constitue la « manière ». Elle est tributaire de la conformation physique du sujet, de l'élégance du geste, que celui-ci soit ample ou sobre, à peine souligné ou développé dans un mouvement harmonieux.

Le don de séduction s'affirme sous plusieurs aspects, à cheval comme à pied. Il est bien difficile de dire exactement de quoi il est fait, parce que, parmi les cavaliers de belle allure, chacun possède un chic personnel, qui se singularise par un rien, par un détail auquel on n'attache pas d'importance à première vue et qui, dans cette question du style à cheval envisagée en dehors de toute technique, fixe la personnalité du cavalier.

MOLIER.



LA MONTE D'AUJOURDHUI, LA MONTE AMÉRICAINE

Tous nos jockeys ont adopté aujourd'hui la monte américaine, étriers courts, jambes appliquées contre l'encolure, mains rapprochées du mors. Cette méthode, tout en répartissant d'une façon logique le poids du cavalier, diminue la fatigue du cheval qui ressent moins d'à-coups.

LE STYLE CHEZ LES JOCKEYS

PAR RENÉ RIONDET

Le style est l'homme même, a dit Buffon.

Parodiant cette phrase célèbre, d'aucuns seraient tentés de dire en l'appliquant au sujet qui nous occupe : « Le style c'est l'animal ».

Il faut bien reconnaître que le cheval joue le principal rôle dans la conquête de la victoire : s'il est mauvais, un jockey, quel que soit son talent, ne parviendra pas à le faire triompher ; s'il est excellent, la médiocrité de son cavalier ne l'empêchera pas de gagner.

Mais il serait absurde de vouloir présenter ainsi la question. Car, au contraire, cet élément extérieur, constitué par l'animal, ne fait que rendre plus difficile la tâche du jockey.

Celui-ci, pour attendre le succès, doit non seulement posséder tout un lot de qualités personnelles, de sang-froid, de décision, de tactique ; il doit encore savoir, diriger avec tact ou asservir avec énergie cette volonté de la brute qui, bien souvent, se trouve en opposition avec la sienne.

S'il est permis de poursuivre l'image qui sert de point de départ à notre étude, nous dirons que, dans beaucoup d'autres sports, le style est généralement celui d'un monologue réfléchi, d'une période bien établie dont la phrase se déroule avec une majesté prévue.

Chez les jockeys, le style est, entre l'homme et la bête, celui d'un dialogue haché, inattendu, brutal, d'une improvisation rapide dans laquelle la première et la dernière réplique doivent appartenir à l'homme.

Le grand jockey doit donc posséder surtout l'esprit de répartie. Son style, au lieu d'apparaître immuable au cours de sa carrière, est doué d'une souplesse capable de s'adapter aux diverses circonstances.

Prenons comme exemple notre prince de la cravache, Georges Stern, qui, depuis quatorze ans, a occupé successivement, sur le palmarès des jockeys gagnants, le neuvième rang en 1899, le premier en 1900 et 1901, le troisième en 1902, le deuxième en 1903, le premier en 1904, 1905, 1906, 1907 et 1908, le troisième en 1909, le deuxième en 1910, et enfin le troisième en 1911 et 1912. En dehors de cet énoncé suffisamment significatif, d'autres considérations permettent de faire ressortir le mérite exact d'un tel ensemble de performances.

Georges Stern n'a pas seulement triomphé par le nombre de ses victoires ; depuis le Derby d'Epsom jusqu'au Derby Autrichien, il serait plus aisé d'énumérer les grandes épreuves qu'il n'a pas remportées que celles qu'il s'est adjugées. En outre, après avoir affirmé sa qualité, lors de ses premières années, parmi les champions de la monte anglaise, tels que William Pratt, Dodd, Bridgeland ou Edouard Watkins, il a su reprendre le premier rang au milieu des cracks américains dont la venue en France avait entraîné une véritable révolution.

Cette souplesse de talent, qui a permis à Georges Stern de modifier son style et de servir ainsi de trait d'union entre les méthodes anglaise et américaine, nous la retrouvons pendant toute sa carrière.

Il n'y a pas de jockey qui sache mieux adapter aux circonstances sa façon de monter. Il excelle dans les courses de deux ans, dans ces déboulés rapides où la victoire revient cependant à celui qui sait économiser les ressources de son cheval. Il brille sur les parcours moyens par la tactique d'attente, soit en tête, soit en queue du peloton. Enfin, il est incomparable sur les longues distances, grâce à sa parfaite connaissance du train.

Son énergie lui permet aussi bien de s'assurer un avantage considérable au départ que de venir livrer un assaut décisif à l'arrivée. Grâce à son sang-froid et à son esprit de décision, il est toujours prêt, quelle que soit l'importance de l'épreuve disputée, à profiter de la plus légère faute de ses concurrents ou du moindre incident de parcours. Bref, c'est un jockey qui n'a pas de style particulier, parce qu'il possède à fond tous les styles.

Il n'en était pas tout à fait de même chez les grands jockeys d'autrefois. Ce n'est pas que nous ayons l'intention, pour exalter les mérites de Georges Stern, de rabaisser ceux de ses devanciers, mais les conditions n'étaient pas les mêmes.

D'une façon générale, au temps où les principes de la méthode anglaise étaient en pleine vigueur, chaque épreuve s'engageait à peu près de la même manière : c'était, dès le départ, une période d'attente, d'observation, qui se terminait, dans la dernière partie du parcours, par un déboulé excessivement rapide.

On comprend dès lors que le grand jockey de cette époque, pouvant ainsi prévoir à l'avance la physionomie de la course, arrivait à adopter une tactique favorite, qu'il savait d'ailleurs modifier habilement, selon les circonstances ou le tempérament de sa monture.

Nous nous contenterons de rappeler ici le nom célèbre de Fred Archer, cet extraordinaire jockey qui succéda à l'artiste consommé, George Fordham, dont il était le premier à reconnaître la valeur.

« On ne peut jamais savoir, disait Archer, ce que ce vieux George fait à la fin d'une course ; j'ai appris par expérience à le craindre, surtout quand il semble complètement battu, car vous pouvez être sûr que le malin a gardé un tour dans son sac. » Cette réputation était si nettement acquise à Fordham, qu'on l'avait surnommé « the Demon ».

Le style de ces deux illustrations du turf ne se ressemblait en aucun point. Archer montait avec des étrivières excessivement longues, tandis que Fordham était presque un précurseur des Américains; le premier usait souvent et sévèrement de la cravache, alors que le second s'en remettait uniquement à sa tête et à ses mains.

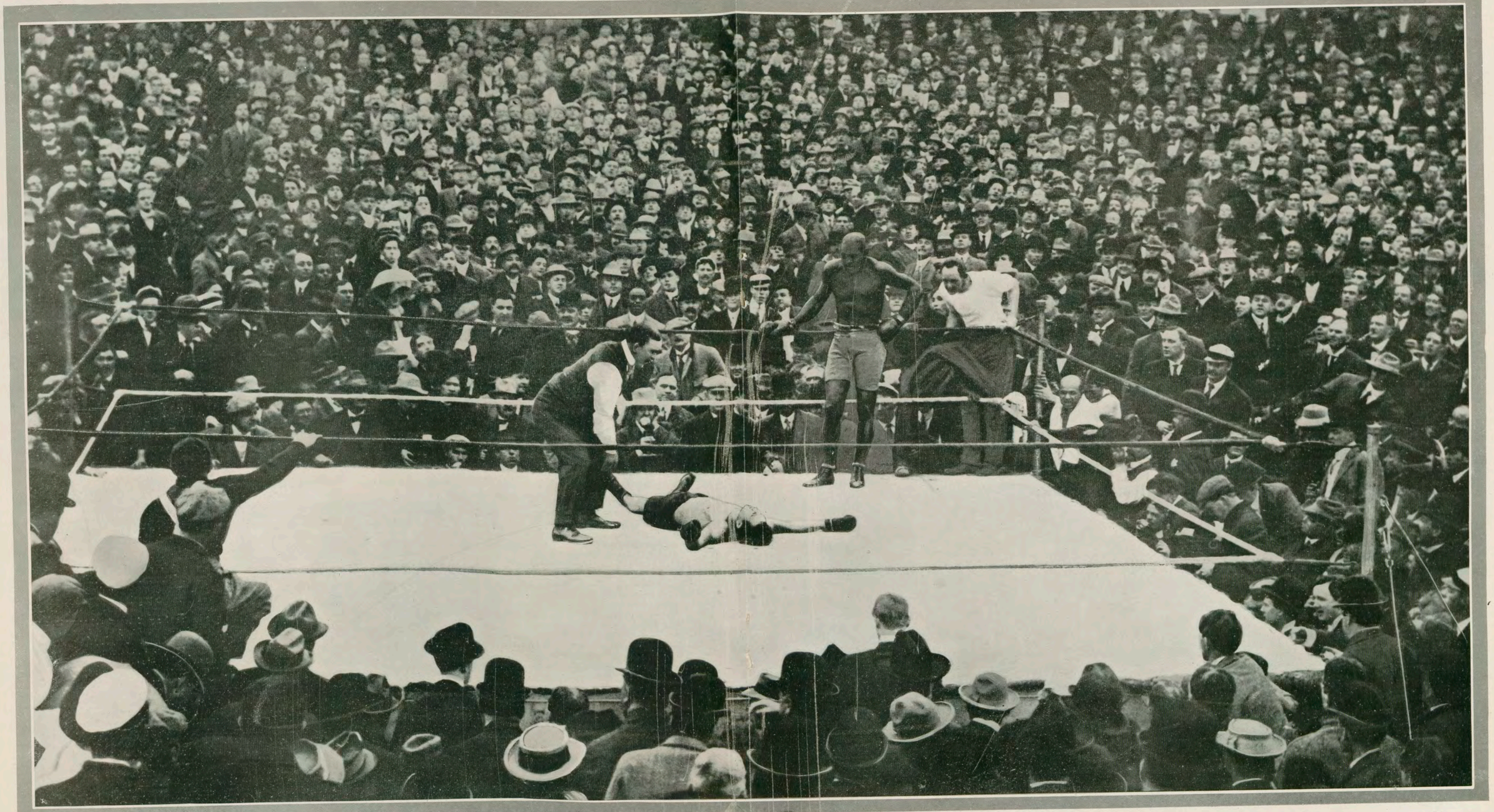
Parmi les autres jockeys fameux pour la délicatesse de leur main, nous citerons Sam Chifney, qui montait vers le début du dix-neuvième siècle.

Dans l'ouvrage qu'il a fait paraître, *Genius Genuine*, il explique sa théorie. Lorsqu'à la fin d'une course, le cheval parvient à la limite de ses moyens, il faut arriver à alléger sa bouche du poids même de la rêne. « Vous devez agir, dit-il, comme si vous aviez une rêne de soie aussi mince qu'un cheveu et que vous eussiez peur de la casser. »

Il mettait d'ailleurs cette doctrine en pratique et on put le voir, sur des chevaux réputés indomptables, passer le poteau d'arrivée, ayant abandonné la bride qu'il laissait flotter sur le cou de sa monture.

RENÉ RIONDET.

LA VIE AU GRAND AIR



LES VIRTUOSES DU RING. — LE KNOCK-OUT DE STANLEY KETCHELL PAR JACK JOHNSON

Il existe un style dans le knock-out. Il y a le knock-out brutal, sans science, qui anéantit l'adversaire en le mettant mal en point, et le knock-out scientifique, précis, le coup atteignant le centre nerveux visé et envoyant celui qui le reçoit dans le pays des songes. Le premier est le knock-out qu'emploient ceux qu'on appelle « les cherreurs » qui portent une multitude d'attaques dans l'espoir que l'une d'elles amènera le résultat désiré. Le second est le knock-out de style, celui des virtuoses du ring, des Fitzsimmons, des Joë Gans, des Kid Mac Coy, et, plus près de nous, des Jack Johnson, des Stanley Ketchell, des Packey Mac Farland et des Carpentier. Le cliché que nous reproduisons présente un très vif intérêt, en ce sens qu'il fut pris au cours de l'un des matches les plus émotionnants des temps modernes. Dans ce combat, Stanley Ketchell, champion du monde des poids moyens, était opposé au nègre Jack Johnson, champion du monde des poids lourds, pour le titre. Ketchell, l'un des meilleurs pugilistes qui soient montés sur un ring, avait accompli l'exploit d'envoyer à terre, sur un crochet très dur à la mâchoire, Jack Johnson. Ce résultat, que les plus optimistes n'osaient prévoir, permettait déjà d'escompter la déroute du noir. Mais celui-ci se relevait, et à peine debout, mettait fin à la rencontre par un coup à la pointe du menton, du plus pur classicisme. Ce document montre Stanley Ketchell les bras en croix, tandis que son adversaire, sûr de l'effet de son coup, ne se prépare même pas à porter une nouvelle attaque. Quelques mois plus tard, le malheureux Ketchell était tué d'un coup de revolver par un cowboy dans une rixe.

NOS DIMANCHES SPORTIFS.

Les 500 mètres.

Une épreuve qui deviendra classique.

A travers la fastidieuse série de pluies que nous subissons depuis plus de huit jours, nous avons eu la chance d une lumineuse éclaircie, pour notre deuxième dimanche sportif. Le temps était pourtant menaçant et néanmoins, deux cents voitures étaient venues au Parc Agricole d Achères pour assister aux exploits de nos maîtres du volant

Boillot, sur la Peugeot gagnante du Grand Prix d Amiens, M. Chamant, sur une des Peugeot 3 litres de la Sarthe 1912, Thomas, sur sa voiturette Sigma, Deveuve, Loneux, nous ont fait voir avec quelle maestria on peut conduire une voiture, avec quelle facilité on fait des virages sur place, dans un espace de 5 mètres avec des voitures mesurant près de 3 mètres d'empattement Tout cela ne fut pas un spectacle banal, où cinématographes et photographes eurent à glaner tout à leur aise. Spectacle instructif aussi; car, ainsi que nous le faisions prévoir, les organes divers des voitures se trouvèrent soumis à rude épreuve; les « marches arrière » surtout jouèrent parfois de mauvais tours à certains concurrents qui perdirent ainsi à l arrivée, dans la manœuvre de recul, une partie du bénéfice de leur grande vitesse. Ce dernier détail de la course nous a paru assez intéressant pour publier plus loin le temps mis par chaque concurrent à franchir la ligne d arrivée et à y revenir à reculons, ce que d aucuns firent en poussant leur voiture à la main.

Nous avions reçu 23 engagements; 17 concurrents ont pris le départ. C'est un fort joli résultat, étant donné le temps. La route était mouillée, naturellement, ce qui facilitait les dérapages Rappelons qu'au départ, les voitures étaient arrêtées sur la ligne, moteur au repos, voyageurs à terre. Notre ami Maurice Martin, qui avait bien voulu accepter les fonctions de chronométreur, comptait : un, deux, trois et, sur ce dernier mot, le conducteur mettait son moteur en marche sautait sur son siège, embrayait et démarrait; 500 mètres plus loin, virage sous une banderolle et retour au point de départ. Eh bien, je vous assure que pour faire un kilomètre dans ces conditions, en 1 minute 28 secondes comme l'a fait Boillot, il faut bien connaître sa voiture, ne pas avoir froid aux yeux et ne pas flâner en route.

Pour égaliser un peu les chances des concurrents, nous les avions répartis en trois catégories, suivant l'empattement. Voici les résultats par catégories :

PREMIÈRE CATÉGORIE (jusqu'à 2 m. 50).

1er	Deveuve (Ford)	en	1 m.	49 s.	3/5
2e	Loneux (Buchet)	»	1	54	
3e	Valpic (Clyno)	»	1	57	3/5
4e	Baudelocque (Morgan)	»	1	58	3/5
5e	Block (Morgan)	»	2	13	4/5
6e	Strassen (Cyclonette)	»	2	21	

DEUXIÈME CATÉGORIE (de 2 m. 51 à 3 mètres).

1er	Boillot (Peugeot)	en	1 m.	23 s.	3/5
2e	Chamant (Peugeot)	»	1	33	
3e	Thomas (Sigma)	»	1	36	
4e	Genet (X.....)	»	2	22	3/5
5e	Chabot (Automobilette)	»	2	50	3/5
6e	Lejeune (Automobilette)	»	3	5	4/5

TROISIÈME CATÉGORIE (au-dessus de 3 mètres).

1er	Gaziello (Isotta Fraschini)	en	1 m.	50 s.	4/5
2e	Latizeau (Turcat-Méry)	»	1	53	2/5
3e	Bardeau (Bardeau-Vauthier)	»	2	3	3/5

Duray, en 1 m. 51 s. et Mordwinoff, en 2 m. 31 s. ont été déclassés pour être montés sur les trottoirs au virage

Voici maintenant le temps de chaque concurrent, à l'arrivée, pour la manœuvre de recul:

1er	Strassen	6 s.	1/5
2e	Deveuve	6	3/5
3e	Lejeune	7	4/5
4es	Boillot	8	3/5
	Latizeau	8	3/5
6e	Comte Mordwinoff	8	4/5
7e	Chabot	10	1/5
8e	Thomas	10	4/5
9e	Block	11	
10e	Gaziello	11	4/5
11es	Chamant	13	2/5
	Bardeau	13	2/5
13e	Genet	16	4/5
14e	Baudelocque	19	
15e	Duray	19	4/5
16e	Valpic	20	4/5
17e	Loneux	34	4/5

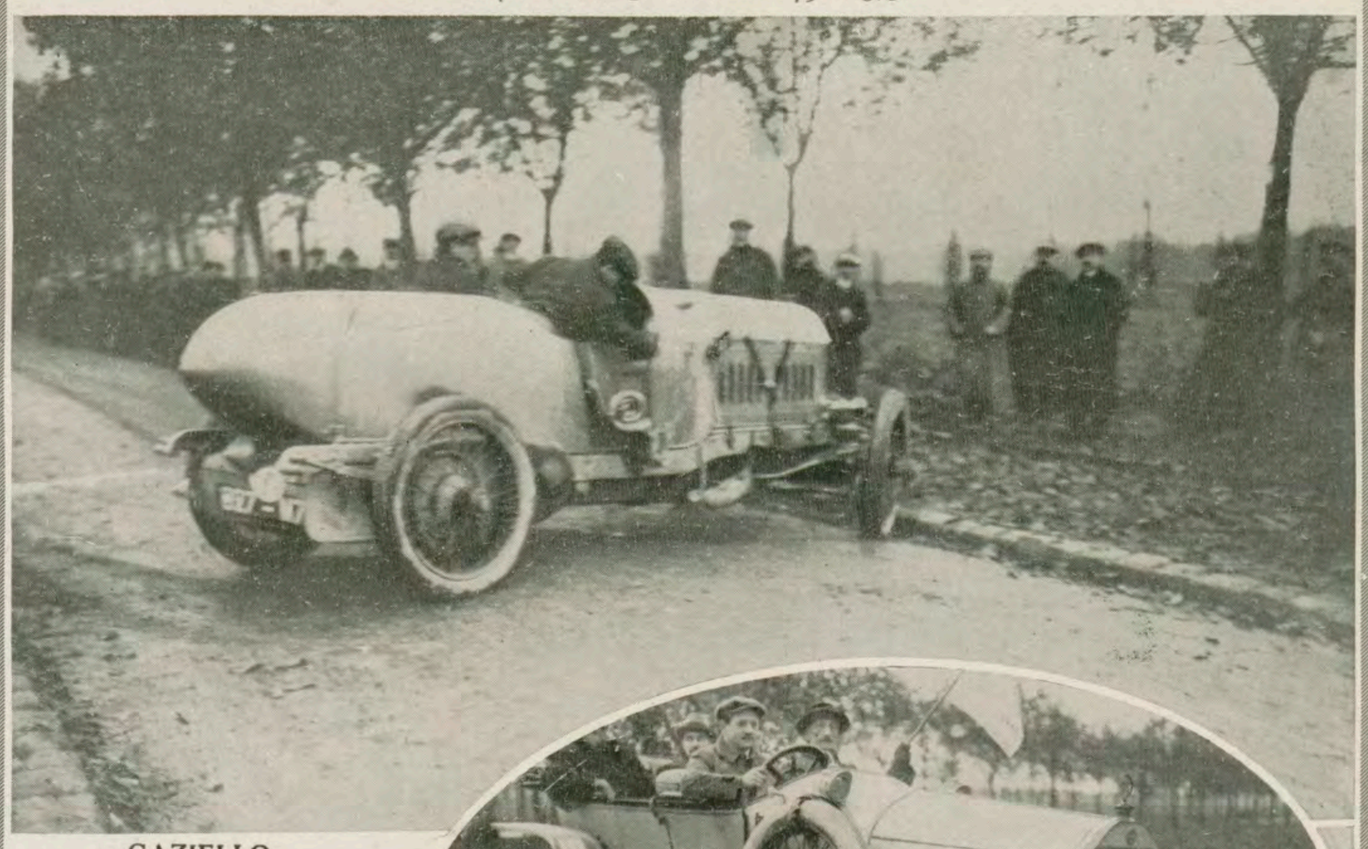
A midi, une petite pluie fine qui avait discrètement attendu la fin de la réunion, présidait au retour vers Paris.

En présence du succès de notre nouvelle formule de course, nous avons décidé qu'elle serait désormais annuelle et qu'elle continuerait à se disputer à Achères, si toutefois M. l'ingénieur Loëvy, à l'obligeance de qui nous devons d'avoir pu organiser la réunion de dimanche dernier, veut bien nous autoriser à recommencer.

PAUL MEYAN.

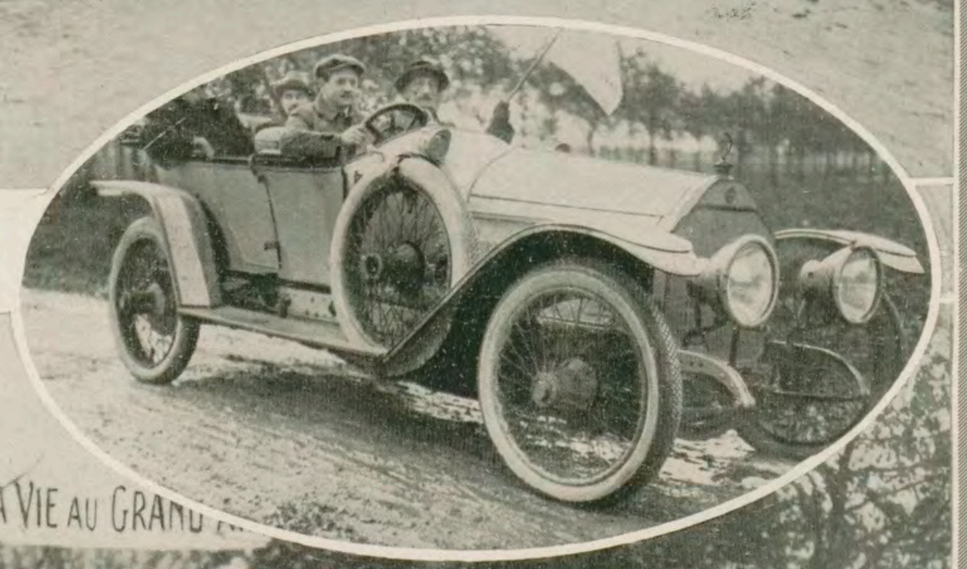
DEVEUVE AU VIRAGE DES 500 MÈTRES

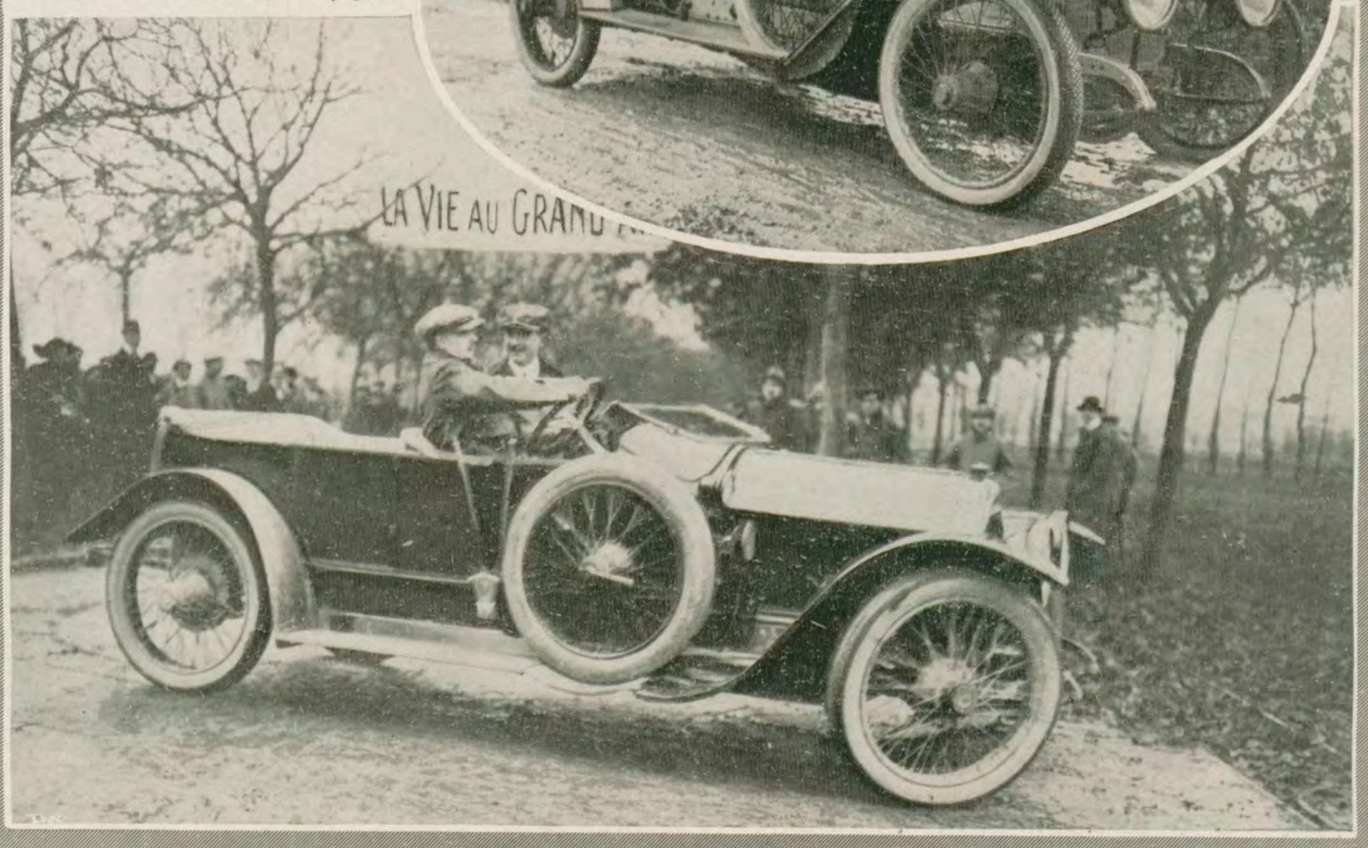
Notre course de 500 mètres, départ et arrivée arrêtés, a remporté le plus grand succès. Deveuve, sur sa 14-chevaux de série, a remporté la 1re catégorie. Il vira sans faire de tête à queue, et malgré cela, son temps ne fut que de 1 m. 49 s. 3/5.



GAZIELLO

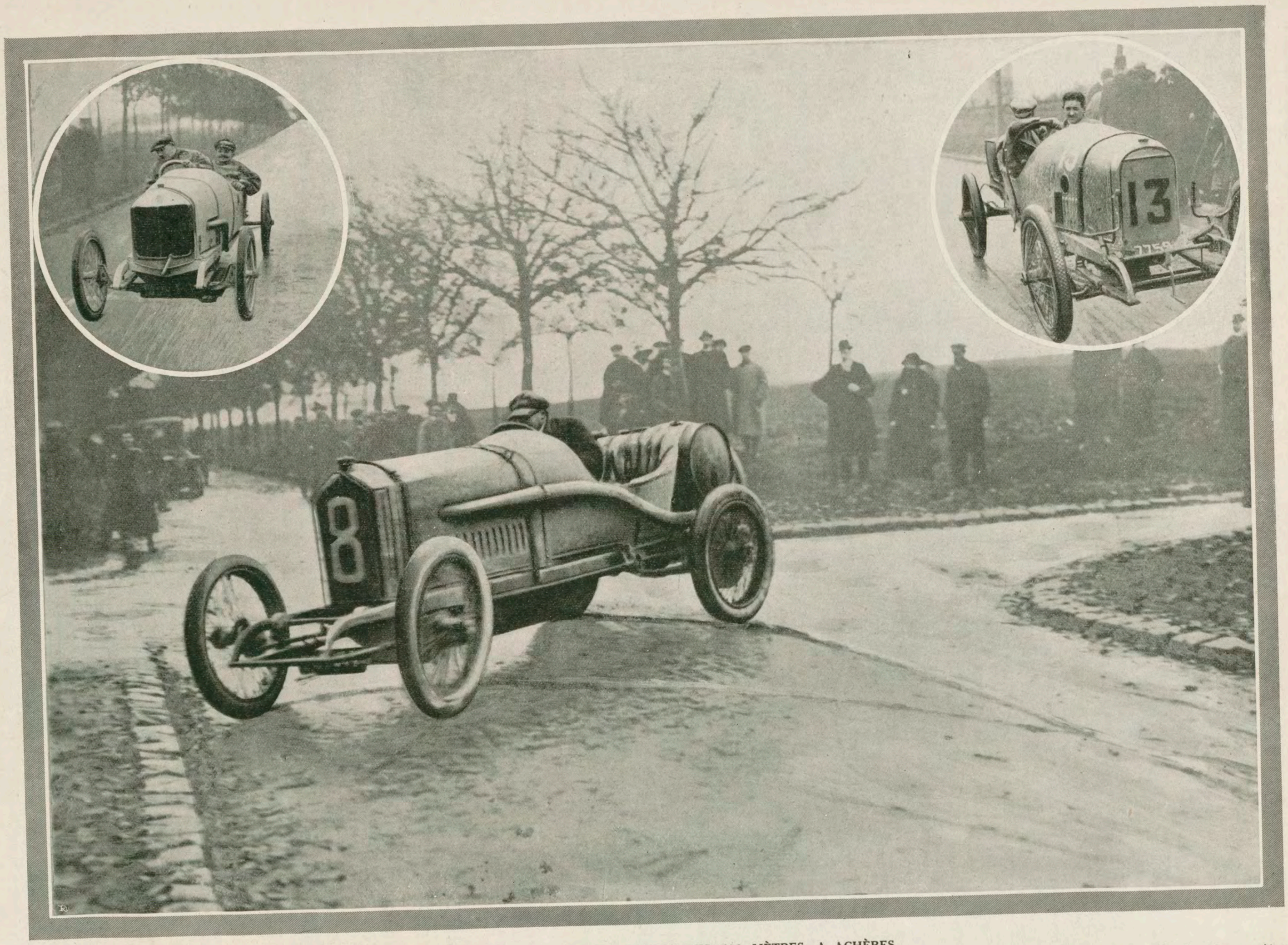
Gaziello, vainqueur de la 3e catégorie en 1 m. 50 s. 4/5.





LE VIRAGE DE DURAY

Duray, sur sa rapide Turcat-Méry, prit le départ dans la troisième catégorie. — En médaillon : l'excellente Lorraine-Dietrich, qui sert à l'organisation des Dimanches Sportifs de la Vie au Grand Air.



BOILLOT REMPORTE NOTRE COURSE DES 500 MÈTRES, A ACHÈRES

Sur 23 engagés, 17 se sont présentés dimanche dernier dans notre épreuve disputée à Achères. Les concurrents devaient, le moteur étant arrêté, mettre en marche au signal, monter en voiture. aller virer à 500 mètres, revenir au point de départ, passer la ligne et, en marche arrière, s'arrêter à cheval sur cette même ligne. Le vainqueur fut Boillot qui, sur sa glorieuse voiture d'Amiens (Pneus Pirelli), *effectua tout ce programme en 1 m. 28 s. 3/5, après avoir fait au virage un tête à queue volontaire des plus scientifiques. A droite : M. Chamant qui, sur sa voiture de 3 litres, gagnante du Grand Prix de France, l'an dernier au Mans, prit la seconde place du classement général en 1 m. 30 s. 3/5; à gauche: l'excellent conducteur Thomas, troisième en 1 m. 36 s.*

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Dix ans après

L'aviation compte une victime de plus : l'aviateur Guillaux. On connaît l'histoire. Elle est aujourd'hui officielle. Guillaux concourait pour la Coupe Pommery, qu'il avait déjà gagnée une fois par un splendide vol de Biarritz au bord du Zuyderzée. Brindejonc des Moulinais détenait la Coupe par son voyage Paris-Varsovie. Guillaux partit à nouveau de Biarritz et, 48 heures après, on apprenait qu'il avait été arrêté en Allemagne, et qu'il était descendu à Brakel, entre Hanovre et Hambourg. Il battait, de quelques kilomètres, Brindejonc. Mais bientôt, un bruit étrange circulait, prémices d'un coup de tonnerre qui éclata à Reims au moment de la Coupe Gordon-Bennett. Guillaux aurait atterri non à Brakel, mais à Brockel, plus près de Hanovre, à une distance moindre que celle qu'avait couverte Brindejonc. Profitant de la similitude des noms, il aurait falsifié le document fourni par les autorités, et changé Brockel en Brakel, ce qui est d'autant plus facile qu'en allemand l'écriture courante donne le même nombre de jambage pour ock *que pour* ak.

Une enquête fut faite, le pot aux roses découvert, Guillaux eut le tort, le second tort, de laisser l'affaire devenir publique et de nier puérilement. Il n'y avait plus de pitié à espérer pour lui. Dans un sport où chacun risque sa vie, la moindre défaillance professionnelle prend un caractère de gravité incontestable. Finalement, Guillaux avoua, trop tard, et il fut frappé, par les pouvoirs sportifs, d'une suspension de dix années. Dix ans en aviation valent une suspension à vie. Guillaux, excellent aviateur, mécanicien hors ligne, gagne-petit, qui s'était fait lui-même, à force de courage et de volonté, paie de sa vie entière l'erreur d'un moment. Remercié de sa maison, déclaré incapable de courir pendant dix ans aucune épreuve publique, il reçoit une punition bien lourde, et, si nous ne pouvons qu'approuver la sévérité des juges, nous ne pouvons nous défendre non plus d'un sentiment de pitié réelle pour le pauvre garçon. N'oublions pas que, malgré sa faute, il fut l'un des plus beaux aviateurs de l'époque. Trois voyages de lui sont restés célèbres, de Biarritz à Kollum, de Paris à la frontière portugaise, de Biarritz à Brockel. Au lendemain de la séance où il fut frappé, il nous écrivit : « J'espère à force d'énergie, arriver à faire oublier mon erreur d'un instant. »

Qu'il le fasse. Maintenant qu'il expie, toutes les sympathies iront à lui.

WHIPPER.

AVIATION

Pourquoi je vole les roues en l'air...

Maurice Chevilliard explique à nos lecteurs ses vols extraordinaires.

Ce que je souhaite prouver en plaçant un appareil dans des positions réputées impossibles? me demande la *Vie au Grand Air*. Simplement que les surprises de l'air, si brutales soient-elles, ne sont point les véritables adversaires du pilote et qu'il n'a vraiment que deux ennemis à craindre : son inexpérience d'abord, puis un défaut de solidité dans son appareil.

Il en a cependant un troisième : le mauvais terrain lors d'un atterrissage brusque et forcé; mais s'il sait remuer convenablement son appareil, il faudra que le terrain soit bien mauvais pour qu'il ne s'en tire pas. Et voici bien réduits les risques *forcés* de l'aviation.

Ce n'est pas ce qu'on imaginait autrefois. Que de chutes a-t-on qualifiées d'inévitables, parce que causées par un remous ou une glissade sur l'aile? Le mot inévitable était de trop. Et il était dangereux pour mes camarades. Ils les rendaient enclins à voler avec une sorte de fatalisme, comme un homme qui marcherait avec résignation dans une nuit peuplée d'assassins auxquels, en cas d'attaque, il ne saurait échapper. Ils *espéraient* passer. Je voudrais que tous comprennent *qu'ils peuvent apprendre à passer*.

Je n'ai qu'un regret, c'est de m'être trouvé dans l'impossibilité d'établir cette preuve plus tôt. Si j'avais voulu risquer en public, voilà six mois, les démonstrations actuelles, j'aurais été disqualifié. On pensait alors — sauf les pilotes, mais il est assez rare qu'on les consulte — que le meilleur moyen d'échapper aux traîtrises de l'atmosphère, c'était de les éviter. A ce compte-là, il y aurait un moyen très simple de les éviter tout à fait, ce serait de ne pas voler du tout.

Je n'ai d'ailleurs guère de mérite à faire ce que je fais. Chef pilote de l'Henry Farman depuis plus de deux ans, j'ai la fatale expérience que donne un entraînement quotidien ; et de ma confiance en ma machine, je donnerai cet unique indice parce que nombreux sont ceux qui ont pu s'en rendre compte par eux-mêmes : Lorsque j'arrive à l'aérodrome, je sors *n'importe quel appareil*. Celui que je pilotais lors de la visite du roi d'Espagne à Buc arrivait de l'usine et n'avait jamais roulé. Celui dont je me suis servi l'autre jeudi était vieux d'un an. Celui enfin que je pilotais dimanche, j'étais allé le chercher à l'aérodrome d'Etampes à la dernière minute.

MAURICE CHEVILLIARD.

AUTOMOBILE

Les grands records sur route.

Comment on organise un record.

M. James Radley a quitté Londres sur une voiture automobile de 60 chx et, sans s'arrêter, est allé d'une seule traite jusqu'à Monaco. Cet itinéraire, qui comporte 1.350 kilomètres environ sur terre, plus une heure et demie de traversée entre Folkestone et Boulogne, a été parcouru, nous dit-on, en 26 heures et 4 minutes. Ce temps bat de 3 heures le record précédemment établi sur ce même parcours. Je pense qu'il est pris entre le départ et l'arrivée sans défalcation des arrêts obligatoires au moment de l'embarquement. S'il en est autrement, il n'y aurait plus record.

Détaillons l'horaire de M. Radley. Si, comme c'est le cas, on dispose d'une voiture puissante et souple à la fois, on peut venir de Londres à Paris, en tenant compte de l'heure de départ du paquebot, en 8 heures. Il reste donc pour aller de Paris à Monte-Carlo 18 heures, ce qui est largement suffisant et n'a rien d'extraordinaire. Notez qu'il est possible que M. Radley ait évité Paris et ses embarras, raccourcissant ainsi la distance d'une façon assez sensible.

Je ne veux pas diminuer la performance du sportsman anglais, mais je crois devoir rappeler que le 7 avril 1907, Sorel, sur une 60-chx Diétrich, établissait en 16 heures 15 minutes, le record Paris-Nice, record qui est encore debout, et qui fit grand bruit à l'époque, car il était le premier du genre.

Le départ lui fut donné le dimanche matin à 2 heures, à la porte de Choisy, par M. Riguelle, chronométreur officiel de l'Automobile Club de France, qui plomba lui-même la voiture. D'ailleurs, la fraude était-elle possible, alors qu'aucun des trains partant de Paris après minuit n'arrive à Nice avant 11 heures du soir. Il était donc certain que Sorel débarquant de sa voiture à 6 h. 15, place Masséna, devant le Casino Municipal, n'avait pu venir autrement que par la route.

Je m'étais personnellement occupé de la préparation de ce raid et, néanmoins, malgré tous les soins que j'y avais apporté, je doutais encore du succès, lorsqu'une dépêche m'apprit à Nice, qu'il venait de passer à Lyon à 9 h. 27 du matin. Il battait l'horaire établi sur une moyenne de 60 à l'heure ; il allait donc arriver en avance. En effet, une autre dépêche m'annonçait qu'il venait de quitter Aix-en-Provence à 2 h. 30. Il ne lui restait que 180 kilomètres à faire à ce moment ; il devait donc être au rendez-vous à 5 heures et demie. Mais l'horloge municipale marquait déjà 5 h. 45 et Sorel n'était pas là, 6 heures sonnaient et, comme sœur Anne, je ne voyais rien venir. Allait-il faire naufrage au port? Non. Il arrivait à 6 h. 15, ayant été gêné sur les derniers 40 kilomètres du parcours, depuis l'Esterel et Cannes, par les promeneurs, les joueurs de boules (c'était un dimanche) et les tramways.

En somme, il avait, en 16 heures et 15 minutes, parcouru les 977 kilomètres de routes qui séparent Paris de Nice, n'écrasant pas la plus petite poule, disait-il à l'arrivée, n'ayant pas encouru ni risqué la plus petite contravention. Et, cependant, le record de Sorel donna lieu à des réclamations portées à l'Automobile Club de France par un noble chauffeur résidant à Cannes qui, voulant faire la course avec le recordman qui venait de le dépasser, n'avait pu le rattraper et avait reçu quelques cailloux dans ses lanternes. Battu et pas content, il en avait conclu que ces vitesses sont folles et qu'il fallait les interdire.

L'Automobile Club lui donna une certaine satisfaction en défendant à ses chronométreurs de prêter dorénavant leur concours à aucun record sur route; mais il déclara au plaignant que seuls les pouvoirs publics ont le droit d'intervenir pour décréter l'interdiction absolue de ces tentatives. A six ans de date, pareille tentative est renouvelée par un Anglais, et l'A. C. de Grande-Bretagne s'insurge à nouveau, mais sans plus grand succès.

Et pourquoi, d'ailleurs, vouloir empêcher ces tentatives de records sur route? Elles sont certainement moins dangereuses que les acrobaties d'un tas de chauffeurs imprudents ou inhabiles. Un record n'est tenté, tout d'abord, que par un conducteur avisé et adroit, sur un itinéraire repéré et préparé à l'avance, sur lequel, par conséquent, rien n'est laissé au hasard, où toute surprise possible est prévue. Il faut bien se dire que ce n'est pas la très grande vitesse qui permet les bonnes moyennes; c'est la grande régularité de marche et la plus petite somme d'arrêts. Ainsi, pour le record de Sorel, l'itinéraire adopté était le plus rapide sinon le plus court. Il passait par Melun, Auxerre, Avallon, Saulieu, Châlon, Mâcon, Lyon, Valence, Avignon, Aix-en-Provence, Fréjus, Nice. Les étapes de ravitaillement, aussi bien pour la voiture, en pneus, essence, huile, etc., que pour l'équipage, Sorel et son mécanicien, étaient préparés à Avallon, Lyon, Orange et Fréjus. Tout attendait sur le trottoir, à l'endroit désigné, et, pendant que les conducteurs avalaient rapidement un bouillon et des œufs, le plein de la voiture était fait. Cinq minutes d'arrêt, buffet, pas davantage.

Quant à la route, Sorel l'ignorait entièrement, n'ayant jamais dépassé Melun au sud de Paris. Et, cependant, pendant ces mille kilomètres, il n'eut pas une hésitation, ne commit pas une erreur de parcours, ne fit pas un seul ralentissement inutile. Grâce aux pilotes qu'il trouvait sur la route et qui se remplaçaient de 100 en 100 kilomètres, il n'avait qu'à s'occuper de la conduite de sa voiture, le pilote lui disant : attention, mauvais virage ou passage à niveau, ou : vous pouvez marcher, il n'y a pas d'obstacle caché ; et, dans les villes : tournez à droite, tournez à gauche... Que de minutes gagnées à marcher de la sorte !

On a fait du 60 de moyenne, et, pourtant, la plus grande vitesse n'a pas dépassé le 80. C'est, aujourd'hui, presque une allure de père de famille. Non, croyez-moi, les records sur route ne sont pas dangereux quand ils sont sagement préparés. Et nous en verrons encore plus d'un. Quant aux chronométreurs officiels, on les remplace avantageusement par un huissier qui constate l'heure de départ ; un de ses confrères fait de même à l'arrivée.

Ça coûte moins cher et c'est tout aussi bon.

PAUL MEYAN.

RÉSULTATS TECHNIQUES

CYCLISME

DIMANCHE 9 NOVEMBRE. — Palais des Sports. — *Prix Ludovic Morin :* 1. Poulain ; 2. Dupuy ; 3. Sergent.

Match de vitesse (Hourlier, Meurger, Rutt) : 1. Hourlier ; 2. Meurger ; 3. Rutt.

Prix Barden (10 kilomètres sans entraîneurs) : 1. Hourlier.

BOXE

MERCRERI 5 NOVEMBRE. — Balzac et Gabriel font match nul, après 10 rounds de combat. Adrien Hogan bat Stuber en quatre rounds.

VENDREDI 7 NOVEMBRE. — Marcel Thomas bat Frank Madole aux points en 12 rounds.

SAMEDI 8 NOVEMBRE. — Gloria bat Young Wever aux points en 10 rounds. Papin bat Otto Kohler aux points, en 15 rounds.

FOOTBALL RUGBY

DIMANCHE 9 NOVEMBRE. — Parc des Princes. — Le Stade Français bat le Sporting Club de Vaugirard par 9 points à 0.

TENNIS

VENDREDI 7 NOVEMBRE. — Stockholm. — *Championnat du monde de Tennis* (courts couverts) :

Championnat simple de Dames : Miss Hitchison bat Mme Fenwick, 6/4 6/2.

Championnat double : Decugis et Germot battent H. Kleinschroth et C. Bergmann, 7/5, 2/6, 7/9, 6/8, 6 1.

Championnat double-mixte : Mme Fenwick et Decugis, battent Mme Fick et Setterval, 7/5, 12/10.

Championnat simple : A. F. Wilding bat Germot, 5/7, 6/2, 6/3, 6/1

HIPPISME

VENDREDI 7 NOVEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Richelieu* (10.000 francs, 1.400 mètres) : 1. Pétrimolle, à M. W. Platman (Grant) ; 2. Spiri ; 3. Ambre II. — P. M. : gag., 63 fr. 50; pl. 17 francs, 13 fr. 50 ; 17 francs.

VENDREDI 7 NOVEMBRE. — Liverpool. — *Liverpool Autumn Cup Handicap* (37.500 francs, 2.200 mètres) : 1. China Cock, à M. P. Nelke (Wing) ; 2. Oselle ; 3. Moscato.

DIMANCHE 9 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Georges Brinquant* (steeple-chase, 20.000 francs, 3.500 mètres) : 1. Clitias, à M. Sydney-Platt (Drayton) ; 2. Lelio IV ; 3. Perdigail. — P. M. : gag., 64 fr. 50 ; pl., 24 francs ; 23 francs ; 17 francs.

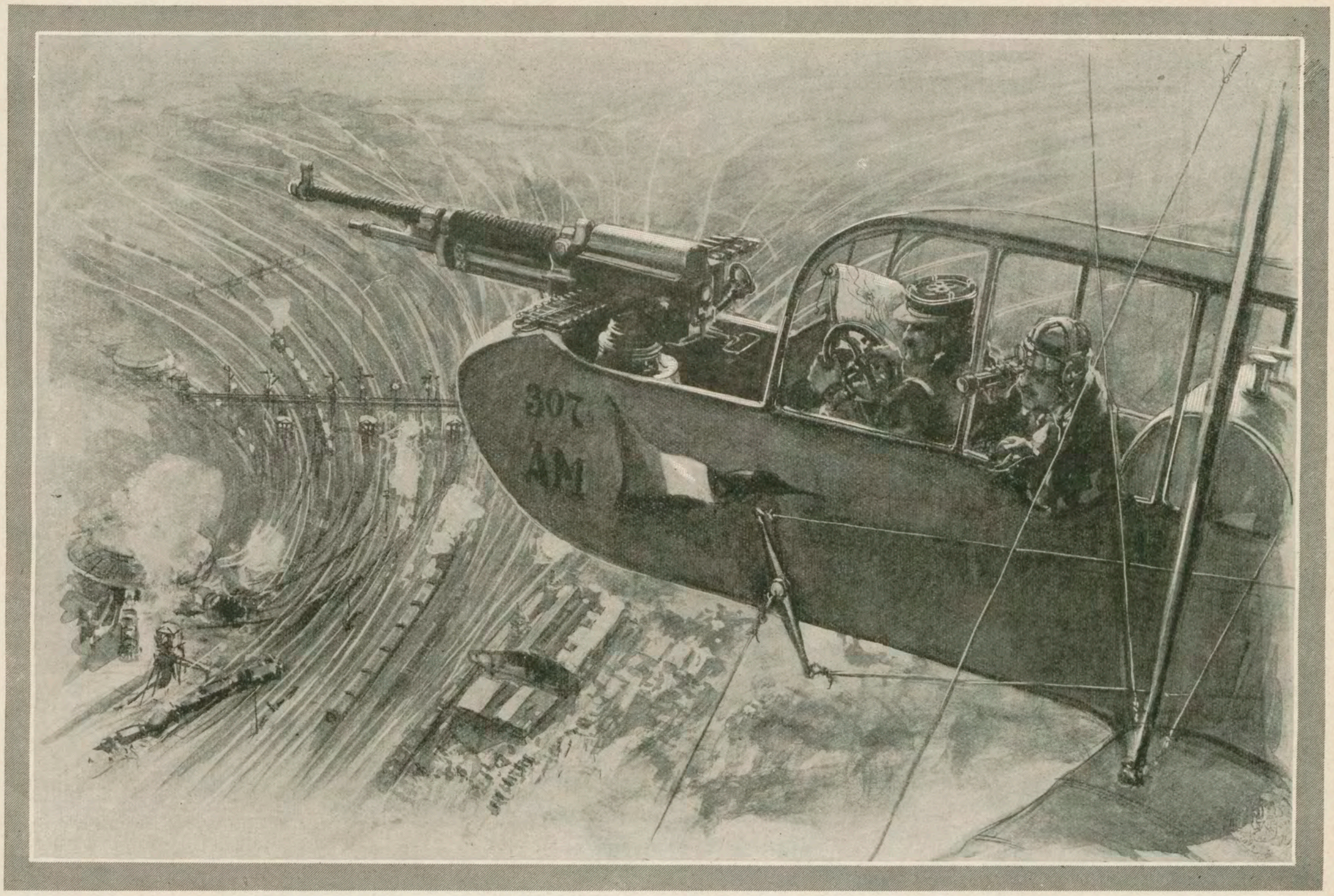
TIR

VENDREDI 7 NOVEMBRE. — Réunion de la Société, l'*Assaut au pistolet*. Gagnants des poules : Dr de Sévedavy, Pétrocochino, Gobillot, Carteret, Galand, Rumeau, Dr Gapin.

POUR GAGNER UNE AUTOMOBILE....

Il faut prendre part à notre grand concours du champion, doté de 20.000 francs de prix.

Le quatrième bon de ce concours se trouve dans le présent numéro à la page VII des pages de garde.



Je remarque que toutes les voies de garage viennent aboutir aux quatre voies centrales de la gare, en passant entre une ligne de huit postes d'aiguillage. Ce sont ces blockhaus qui constituent le nœud vital de la gare, ce sont eux que je veux détruire....

Haut les Ailes![1]

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DES NUMÉROS PRÉCÉDENTS

Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables du Parc d'aviation. L'escadrille de Toul, demandée en hâte, arrive à Nancy. Le général Serrance, commandant du 20e corps, confie une mission périlleuse aux lieutenants Saint-Bris et Wassigny: il s'agit de détruire les voies ferrées qui conduisent d'Alsace en Lorraine. Au moment où le lieutenant Saint-Bris qui est parti avec son mécanicien Kaufmann, va faire sauter la voie ferrée de Bitche un train chargé de soldats allemands arrive, il stoppe et les balles sifflent bientôt aux oreilles des deux aviateurs.

La réponse allemande ne tarde pas à arriver. C'est bientôt un crépitement ininterrompu de balles sur la coque, les ailes et le moteur. Mon indicateur de vitesse coupé en deux s'affaisse. Un tendeur cassé vient fouetter mon capot. Les balles sifflent autour de nous.

Clac ! clac ! Les plans des ailes sont traversés de part en part. Anxieux je regarde l'altimètre : il me semble que l'avion se traîne, qu'il retombe en arrière... Et cependant il n'a jamais aussi bien « rendu ». L'aiguille bondit sur le cadran, 400, 450, 500 mètres. Nous grimpons à une vitesse vertigineuse éperdument cabrés.

650 à l'altimètre. Le moteur et l'hélice tiennent. J'ai un peu d'espoir. 700 mètres. Les balles semblent taper moins fort. Je commence à respirer, 900 mètres, deux ou trois balles perdues viennent buter sans force contre les plans et retombent dans le capot. 1.000 mètres à l'altimètre. Ouf ! Je crois que nous sommes hors d'affaire !

Je risque ma tête dehors... la voie ferrée, le train sont devenus minuscules. Mais autour des points noirs qui s'agitent toujours, les éclairs des coups de feu rayent la tache sombre de la forêt...

Ils peuvent tirer maintenant ! Nous sommes sauvés.

. . . . . .

Je suis furieux contre moi-même d'avoir raté mon affaire et de m'être embarqué dans une aussi sotte aventure sans profit pour nous et pour la France.

Voilà une bonne leçon d'expérience pour mon entrée en campagne. Elle portera ses fruits. Aussi, en route sans perdre de temps pour la gare d'Hombourg. Là je vais avoir à exécuter une destruction importante. Le but sera large, visible. Je pourrai tirer à 1.000 mètres sans être dérangé.

Mais Kaufmann qui a passé rapidement l'inspection de l'avion revient avec de mauvaises nouvelles.

— Eh bien ! quoi de cassé ?

— Ah ! mon lieutenant, des tas de choses ! partout des trous dans la toile des ailes. Heureusement qu'aucun longeron ou aileron n'a été atteint. Mais il y a des courbes cassées, des montants fusillés !

— Et le moteur et l'hélice ?

— Intacts, mon lieutenant ; l'hélice n'a rien ! Ecoutez... Elle tourne sans vibration, c'est une veine. Mais la déveine, c'est pour le réservoir.

— Quel réservoir ? celui à essence ?

— Oui, mon lieutenant, il est crevé. Une balle a dû ricocher sur le moteur et taper dedans. Elle l'a traversé de bas en haut. J'ai pensé que ce n'était rien d'abord. Mais il y a dans le bas une grande fissure où l'essence s'échappe. J'ai bouché comme j'ai pu. Mais l'essence suinte toujours un peu.

C'est grave, très grave ! Impossible d'aller vérifier moi-même ; et anxieux j'interroge :

— Avez-vous bien bouché au moins ? Combien de litres avons-nous perdus ?

— Au moins 20 litres, mon lieutenant. A la jauge, il reste 50 litres.

Cinquante litres ! Mais c'est un désastre.Cinquante litres, c'est à peine de quoi faire une heure de vol, avec ce qui va se perdre en évaporation ou suintement...

Je suis atterré. Est-ce qu'avant d'atteindre le but de nos efforts, je vais être obligé de faire demi-tour ?

— Kaufmann il ne vous reste aucun bidon de réserve dans les coffres ?

— Aucun, mon lieutenant. Tout a été remplacé par des grenades et des explosifs !

C'est la guigne. La guigne noire qui depuis quelques instants s'acharne contre nous.

(1) Voir les nos 788, 789 et 790.

Il faut virer de bord et gagner au plus vite la France. Nous pouvons atteindre la frontière en une heure.

Et voilà notre mission finie, bêtement arrêtée par quelques litres d'essence en moins, cette mission pour laquelle nous étions partis si pleins de foi!

Je reste une seconde pensif...

Eh bien non ! S'il reste une heure d'essence à bord du 307, ce sera pour pousser le plus loin possible sur la terre allemande et pour faire son devoir.

Faire demi tour? Quand on est au-dessus de Bitche et à 30 kil. du Palatinat ? Allons donc ! Cela jamais !... J'irai ; j'accomplirai ma mission, jusqu'au bout, jusqu'à limite d'essence et de moteur !

Et après ? Eh bien on verra.

Je crie à Kaufmann :

— Coûte que coûte, il me faut une heure d'essence!

Bouchez le trou. Faites l'impossible, il me faut mes 40 litres ! Nous continuons...

— Sur où, mon lieutenant ?

— Sur l'Allemagne, mon petit, on se cassera la g.... mais nous tiendrons notre parole !

— Eh bien, alors mon lieutenant, j'en suis.

Brave garçon! il a parlé avec son cœur d'Alsacien, son cœur de petit mécanicien de France, héros dévoué et obscur. Je voudrais lui serrer la main et je me contente de lui dire : « C'est bien, Kaufmann. Les vieux d'Alsace seront fiers de vous ! »

Palatinat. - 6 h. 30.

Et « nous en mettons », comme dit Kaufmann. Le compte-tours marque 1.230. Tant pis, je pousse mon moteur... gaz à fond... air en grand... 116 kilomètres à l'heure! Nous volons!...

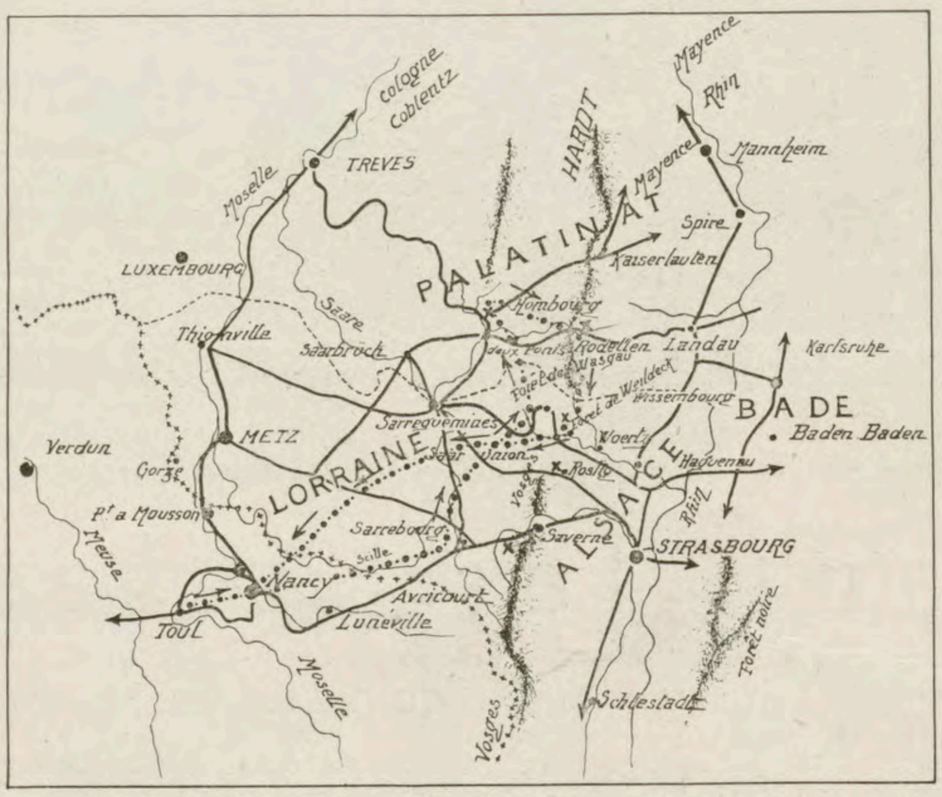
Le quadrilatère de la vieille forteresse de Bitche est déjà loin. Nous coupons à travers les contreforts boisés du Hardt et de la forêt de Waldeck, précieux repère géographique.

Maintenant, nous suivons la grande route de Bitche à Mannheim, qui serpente toute blanche à travers les vallons verts. Et les villages alsaciens, ramassés et grisâtres, défilent sous nos yeux.

Penché hors du capot, Kaufmann regarde *son pays*, et avant que je les lise sur ma carte, me dit les noms aux consonnances bien alsaciennes de Hanswiller, de Bouxwiller, d'Hornbach.

A son tour la frontière d'Alsace est franchie. Nous entrons en Prusse Rhénane, dans l'ancien Palatinat et déjà les maisons de la coquette Zwei-Brücken apparaissent à cheval sur la petite rivière de l'Erb. Je note au passage deux régiments en marche vers l'Ouest, sur la route d'Einod. Sur la grande voie ferrée de Landau à Deux-Ponts, aucun train en vue. Je ne m'attarde pas d'ailleurs à observer. J'ai hâte d'arriver à la gare d'Hombourg, but de nos efforts, à 150 kilomètres de la frontière de France, Hombourg, le grand nœud stratégique des chemins de fer allemands.

Ah ! voici une grosse agglomération qui apparaît au nord, un peu estompée dans la brume du soir... Ce doit être Hombourg... Et cette rivière qui serpente dans la vallée ce doit être la Blies. Je fais le point sur ma carte...



La carte du voyage du lieutenant Saint-Bris en Allemagne; le pointillé indique l'itinéraire de la mission aérienne du lieutenant-aviateur.

C'est bien cela. D'ailleurs voici, derrière le village, la grande gare et son éventail de voies ferrées innombrables qui brillent au soleil. Mais c'est un monde que cette gare ! Des centaines de voies de garage, des quais d'embarquement, longs de plusieurs kilomètres ! Quelle organisation militaire admirable ! Sous moi, c'est un grouillement intense de troupes, de wagons, de trains...

Je consulte mon altimètre ? 1.300 m. Je peux faire tranquillement mon tour d'horizon... A la lorgnette, je distingue les compagnies d'infanterie qui embarquent les chevaux de la cavalerie qui entrent difficilement un à un dans les wagons, les canons de l'artillerie chargés sur les trucs. Et les trains succèdent aux trains, les uns venant de Mayence par Birckenfeld, les autres de Mannheim et du Würtemberg, par Kaiser-Lautern. Et tous se garent le long des quais, attendant de repartir vers le sud, dans la direction de Sarreguemines et de Metz.

Malgré moi, je suis pris par la grandeur de ce tableau militaire et j'admire l'ordre, la discipline, la méthode, qui président aux évolutions de cette fourmilière. Je crains cependant que ce bel ordre ne soit un peu troublé dans quelques instants !

Cette foi-ci mon plan d'attaque est net.

Je remarque que toutes les voies de garage viennent aboutir aux quatre voies centrales de la gare, en passant entre une ligne de huit postes d'aiguillage. Ce sont ces blockhaus qui constituent le vrai nœud vital de la gare. Ce sont eux que je veux détruire.

Je vais donc tracer un premier axe de tir en remontant les voies ferrées du sud au nord. Puis je tracerai un deuxième axe perpendiculaire en prenant la ligne des postes d'aiguillage comme but.

Je descends jusqu'à 1. 100 mètres et je me mets au ralenti, en vol cabré. Mes bombes sont prêtes. Je me penche sur le viseur. Au-dessous les quatre quais de la gare m'apparaissent. C'est le moment de déclancher l'obus d'essai. Il tombe plein centre sur la troisième voie et creuse un trou énorme. C'est une chance inespérée d'avoir réglé le tir du premier coup. La veine reviendrait-elle ?

Et sans attendre, je précipite au sol ma série de dix bombes.

Kaufmann qui surveille le tir me crie :

— Oh ! mon lieutenant la deuxième en plein sur le quai. En plein sur la voie. Ah ! qu'est-ce qu'a pris la marquise de la gare ! Et le dépôt des machines ! Quelle salade !

Il exulte à chaque coup et trépigne de joie.

En dessous, c'est une pluie de feu qui tombe automatiquement de trois secondes en trois secondes. Les explosions succèdent aux explosions formidables, accompagnées de gerbes de flammes, d'éventrement de terre, d'éclatements de mitraille, de jets de pierres et de morceaux de rails. C'est la mort qui passe dans cette gare d'Hombourg.

En trente secondes mon tir a été exécuté. Vivement je fais une demi-volte pour aller bombarder la ligne des postes d'aiguillage.

La brusque attaque, le tir foudroyant de cet avion dont on ne connaissait peut-être pas la nationalité, et apparu depuis quatre ou cinq minutes dans le ciel, a dû jeter la terreur et l'affolement. Je constate un arrêt général de la marche des trains. Profitons de la confusion des premiers moments pour agir. Après ce serait peut-être dangereux !

Kaufmann a vite fait d'armer et de placer, dans la chambre de tir, 10 bombes de 12. Je reprends ma place au viseur, attendant qu'à nouveau la ligne des postes d'aiguillage apparaisse dans l'axe des repères.

Ah ! voici le premier blockhaus. Je lance à nouveau mon obus d'essai. Il tombe maladroitement sur la voie de garage à cinquante mètres à droite.

— Rectifiez 15/10 à gauche, Kaufmann. Je recommence.

Je reviens rapidement par une demi-volte me mettre à nouveau dans l'axe. Mais déjà les troupes allemandes commencent à se ressaisir. La panique a dû être enrayée par les officiers, car je vois des troupes qui se reforment en dehors des voies et qui tirent sur nous. Les éclairs des coups de fusil rayent le fond sombre du sol. Et de tous les côtés ce sont des taches lumineuses. Toute la division, ma parole, nous fait l'honneur de nous fusiller ! Quelques balles perdues, sans force, arrivent jusqu'à nous et retombent dans le capot. Agissons vite. Cela pourrait se gâter.

— Ça y est-il, Kaufmann ? 1/15. Et cette fois, coup par coup, au commandement !

En 45 secondes, le tir foudroyant et précis de l'avion 307 a fait son œuvre. Trois blockhaus sur six sont par terre. Deux sont en train de flamber. Les voies d'aiguillage disloquées sont encombrées de débris de rails et de wagons.

Deux des grands réservoirs d'eau ont été éventrés. C'est une chance, car cette réparation va demander de longs jours.

De la belle ordonnance de tout à l'heure, il ne reste plus rien, qu'une gare complètement chambardée.

Kaufmann est rayonnant :

— Vous avez vu, mon lieutenant, ce train arrêté par le deuxième obus. Ce qu'ils se débinaient les Pruscos ! Et près du poste 8, ces deux wagons en l'air. Sûr que le dixième obus a dû tomber sur un wagon de munitions pour avoir fait une telle salade!

Le résultat est satisfaisant.

. . . . . .

— Combien de bombes reste-t-il ?

— Six bombes, mon lieutenant, plus une boîte de grenades incendiaires !

— Et l'essence ? Le tampon tient-il toujours ? Combien de litres encore ?

— Une vingtaine, mon lieutenant.

— Bien, faites...

Oh ! oh ! qu'est-ce que cela ?

A 400 mètres devant moi, dans la direction de la pointe du capot, un petit nuage blanc épais apparaît en roulant sur lui-même et, brusquement, il éclate en répandant une opaque fumée noire...

Je n'ai pas encore eu le temps de revenir de ma surprise que Kaufmann me crie.

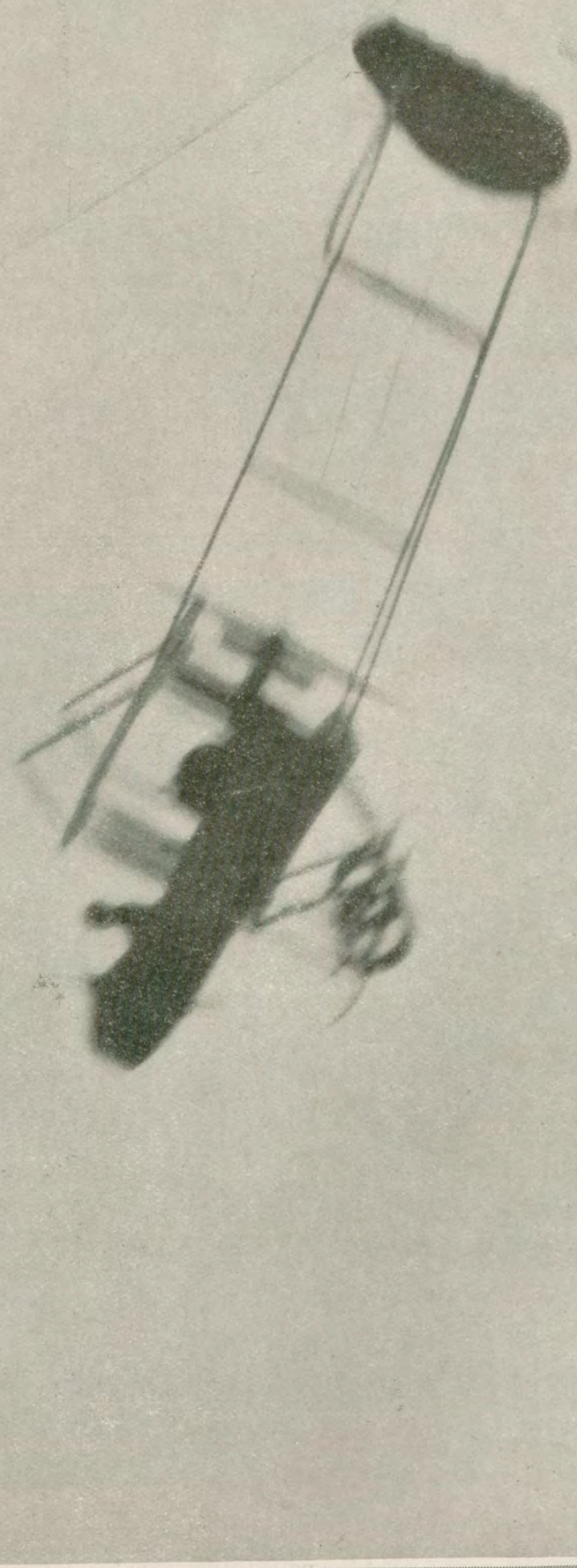
— Mon lieutenant, un autre juste au-dessous, à 200 mètres.

Un petit frisson me passe dans le dos. J'ai compris. Ah ! cette fois, nous sommes f..... !

(Illustrations de Némecek.)

(A suivre.)

MARC GOUVIEUX.

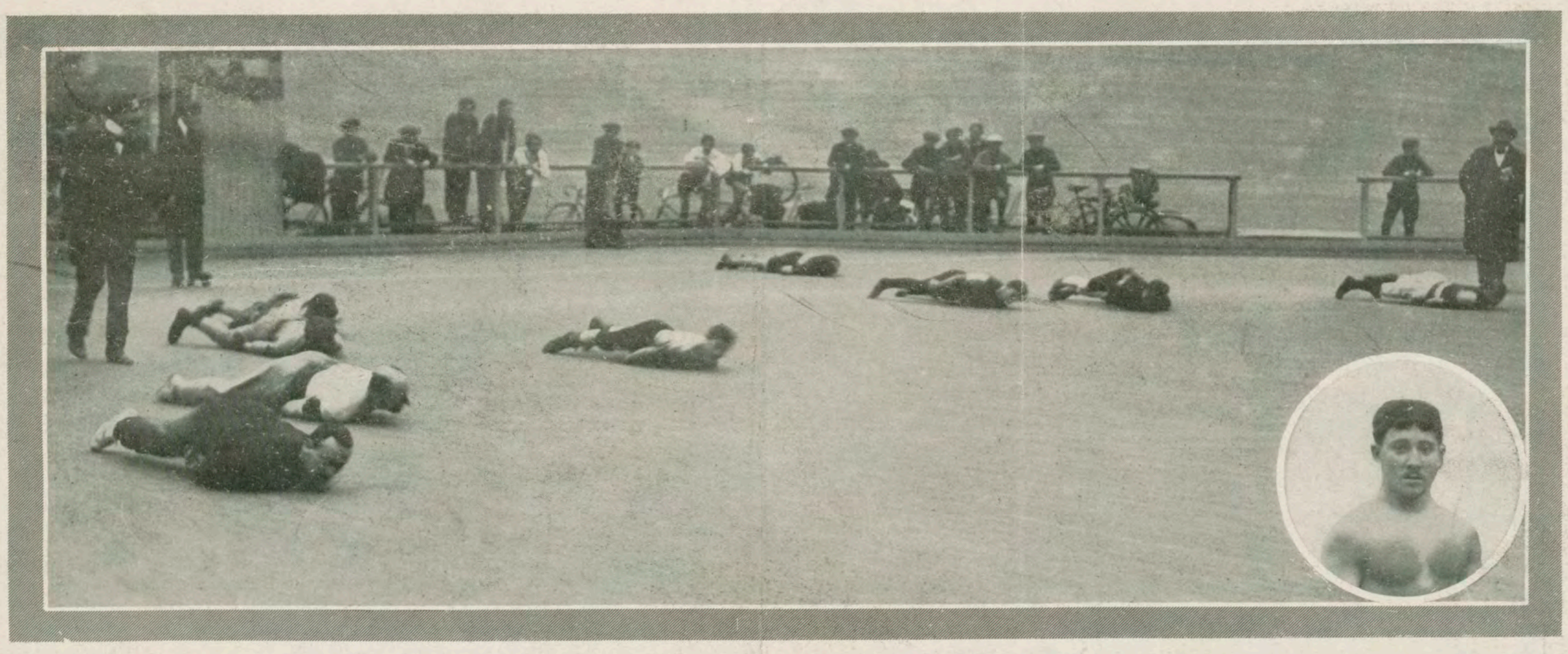


UNE DESCENTE EN CHEMINÉE DE CHEVILLIARD (Agrandis. d'un cliché pris avec un appareil « Gnôme-Tirauty»)

Chevilliard, le hardi pilote qui, sur son biplan. avait déjà exécuté des vols extraordinaires d'audace, a réussi dimanche dernier, à Juvisy, le looping the loop complet en pivotant sur l'aile. — A droite : un virage vertical; à gauche, en haut : Chevilliard.

CHEVILLIARD SUR SON BIPLAN VOLE LES ROUES EN L'AIR

Malgré le mauvais temps, Maurice Chevilliard, sur son biplan, en présence de 10.000 spectateurs, a réalisé, le 9 novembre, à l'aérodrome de Juvisy, les expériences qu'il avait annoncées. Il tint l'air pendant 45 minutes, montant à 1.500 mètres pour effectuer cinq looping latéraux, des sauts périlleux, des glissades sur l'aile et autres descentes en cheminée. Chevilliard a bien voulu expliquer ses expériences, dans un article que l'on trouvera plus haut.

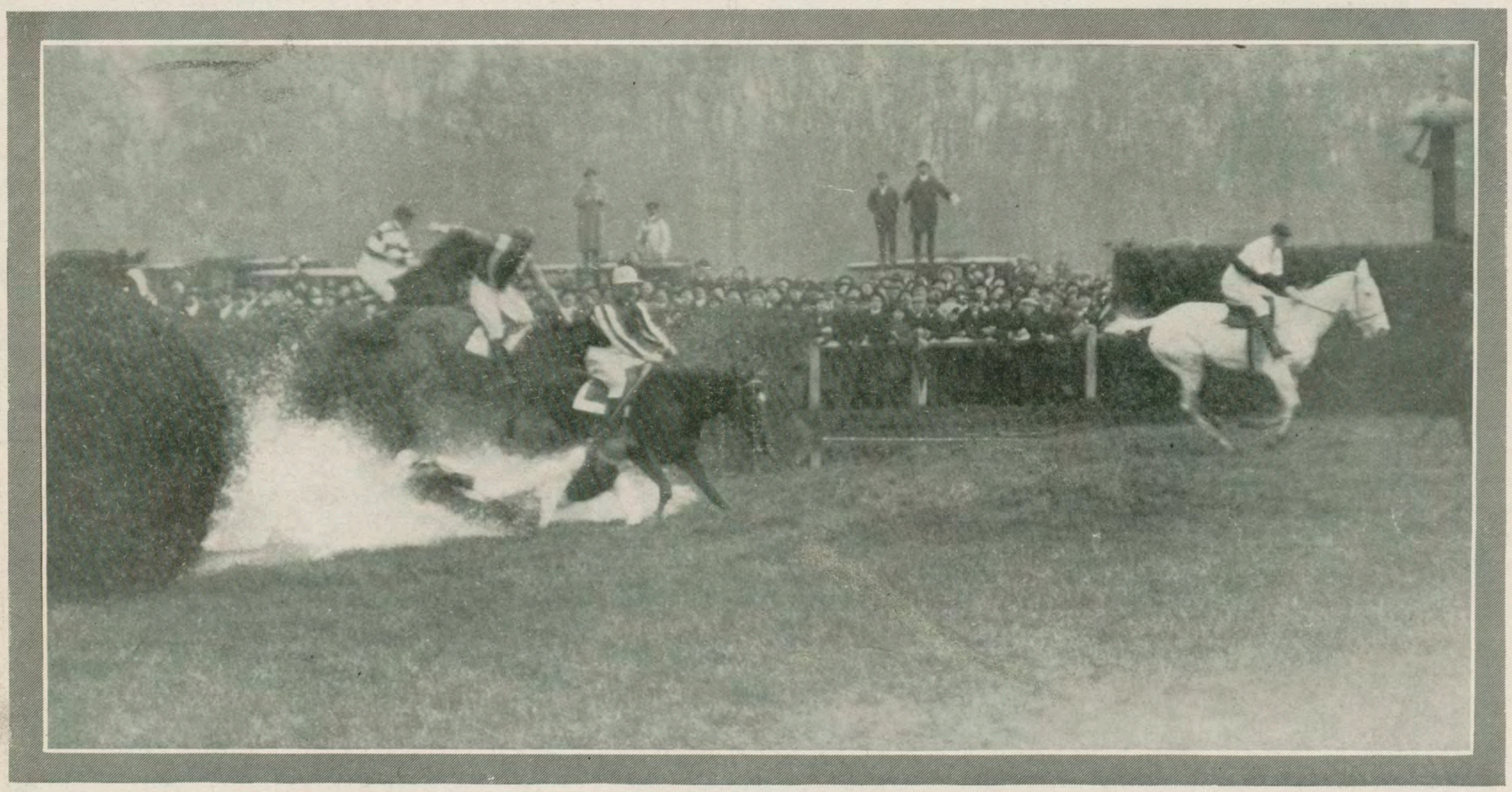


UNE COURSE A PLAT VENTRE

Le 9 novembre, sur le plancher du skating du vélodrome d'hiver, neuf concurrents se sont mis en ligne pour disputer une épreuve de reptation. La victoire revint au boxeur Albert Bourlier, que l'on aperçoit à droite.

LE CHAMPIONNAT DE REPTATION

Dimanche dernier, au vélodrome d'hiver, s'est disputé un original concours qui mettait aux prises clowns, cyclistes, coureurs à pied, footballeurs et boxeurs. Les concurrents devaient franchir un parcours de 60 mètres en se traînant sur le ventre, sans autre aide que les épaules, les bras restant collés au corps ; cette épreuve peu banale, a été disputée avec acharnement par les neuf concurrents engagés. Au départ, le clown A. Albano, le grand favori, prenait l'avantage, mais il se laissait progressivement remonter par le boxeur Albert Bourlier qui, finalement, parvenait au but, ayant couvert les 60 mètres en 3 m. 35 s.



LE PRIX DE CHALONS (Steeple-Chase, handicap, gentlemen, 10.000, francs 4.500 mètres). — Auteuil 9 Novembre, la rivière des tribunes.

Onze concurrents se présentèrent dans cette épreuve qui revint à Souvenance au comte de Géloës, devant La Topaze et Sinaï. Serpenteau était tombé à la rivière des tribunes et Orsanco, au mur en pierres. M. Brugère, qui pilotait Souvenance, sut en tirer le meilleur parti.

LE DIMANCHE D'AUTEUIL

A Auteuil, les trois ans ont eu la part importante : un steeple-chase de 10.000 francs le jeudi et un autre de 20.000 francs le dimanche. Tous les deux ont été gagnés par Clitias. C'est la révélation de la semaine. Le premier jour, il recevait quatorze livres de Perdigail. Sa victoire a été extrêmement facile, mais on s'est dit que la tâche du poulain de M. E. Veil-Picard, dans un terrain très lourd, était vraiment fort difficile. Le dimanche, les deux adversaires se retrouvant à poids égal, le public a maintenu sa confiance à Perdigail, mais cette fois, encore le résultat lui a donné tort. Clitias a remporté un nouveau succès, presque aussi facile que le premier. L'avantage de poids n'avait pas joué le rôle qu'on croyait. Clitias, avant sa première victoire, avait fourni quelques courses très honorables qui n'avaient pas passé complètement inaperçues. Il est possible que l'état du terrain ait, dans une certaine mesure, contribué à son succès, mais c'est là, je pense, une raison très secondaire. La vérité est qu'il a la qualité essentielle du steeple-chaser sérieux : adresse sur l'obstacle, vitesse suffisante, tenacité, courage. Bref, c'est un bon cheval, appelé très probablement à jouer un rôle important.

Le Gérant : Charles GUYOT

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, Impasse Ronsin, Paris.